العالم الكبير د.جمال حمدان رحمه الله



مدينة القاهرة

تصميم الغلاف : المستودع الإسلامي للمعرفة

القاهرة

نسيج الناس فى المكان والزمان
ومشكلاتها فى الحاضر والمستقبل

الطبعة الأولى
١٤٢٢هـ - ٢٠٠١م

© دار الشروق
أسسها محمد المعلم عام ١٩٦٨
القاهرة : ٨ شارع سيبويه المصرى -
رابعة العدوية - مدينة نصر
ص . ب : ٣٣ البانوراما - تليفون : ٤٠٢٣٣٩٩
فاكس : ٤٠٣٧٥٦٧ (٢٠٢)
البريد الإلكتروني: email: dar@shorouk.com

د. محمد رياض

القاهرة

نسيج الناس فى المكان والزمان ومشكلاتها فى الحاضر والمستقبل

دار الشروق

تقديم وإهداء

منذ ٦٠٠ سنة قال المقريزي شيخ الكتاب عن القاهرة في كتابه الرائع «الخطط»:

«مصر هي مسقط رأسي وملعب أترابي ومجمع ناسي... وموطن خاصتي وعامتي وجوي الذي ربى جناحي في وكره وعش مأربي فلا تهوى الأنفس غير ذكره، لازلت مذ شدوت العلم، وآتاني ربي الفطانة و الفهامة، أرغب في معرفة أخبارها، وأحب الإشراف على الكثير من آثارها، وأهوى مساءلة الركبان عن سكانها وديارها، فقيدت بخطي في الأعوام الكثيرة من ذلك فوائد قل ما يجمعها كتاب، أو يحويها لعزتها وغرابتها إهاب.. فأردت أن ألخص منها أنباء ما بديار مصر من الآثار الباقية عن الأمم الماضية والقرون الخالية... وأذكر ما بمدينة القاهرة من آثار القصور الزاهرة وما اشتملت عليه من الخطط والأصقاع، وحوته من المباني البديعة الأوضاع، مع التعريف بحال من أسس ذلك من أعيان الأماثل والتنويه بذكر الذي شادها من سراة الأعاظم والأفاضل، وأنثر خلال ذلك نكتا لطيفة وحكما بديعة شريفة من غير إطالة ولا إكثار ولا إجحاف يخل بالغرض ولا اختصار.. فلهذا سميته كتاب المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار».

ولد الشيخ تقي الدين أحمد بن علي المقريزي في القاهرة ٧٦٦ هجرية = ١٣٦٤ ميلادية وتوفي بها عام ٨٤٥ هجرية = ١٤٤٢ ميلادية، عن ٧٨ عاما ميلادية.

لم أرَ أحسن مما صاغه المقريزي في تقديم هذا الكتاب عن القاهرة المعاصرة. فهي أحب المدن إليّ: مسقط رأسي وفيها قضيت معظم مراحل حياتي، دائم التجوال في أحيائها؛ أرقب بنيانها وأسجل في الذاكرة نموها طوال عدة عقود من الزمن، وأكتب عن ذلك مذكرات لم تر النشر وبحوثا نشرت في دوريات وحوليات وصحف محاولا استنتاج إجابة على تساؤلات تدور في أذهان الكثير من المفكرين والباحثين: القاهرة إلى أين؟

وهذا الكتاب محاولة لَمّ شمل ما كتبت وما لم أكتب وما أحس به تجاه هذه المدينة العظيمة التاريخية والمعاصرة. متبعا في ذلك منهج الجغرافي والتاريخي والاجتماعي والسياسي حسب مقتضى الحال، وإن كان كل ذلك يلخصه ويهدف إليه منهج «الحياة» لمدينة بموقعها ومساحتها وناسها وتفاعلاتها الدينامية العفوية التي تأتي من استجابة الناس التلقائية لظرف حياتي فقير أو غنى

نشط أو راكد عامل أو عاطل . . . كل يسعى إلى مجرد احتياج للبقاء أو إلى مزيد من رفاهية عيش . كل ذلك يعلو على مخطط ترسمه سياسة عمران بحيث تطوعه للاستجابة التي يحس بها الناس أنها الاختيار الأفضل .

متمنيا لهذه المدينة الخالدة دوام البقاء زهرة للمدائن خالية من المتاعب التي نواجهها في السياسة والعمل والتنافر المعماري ومصاعب التنقل بين جنباتها الفسيحة ووسط حشدها السكاني الذي تجاوز أحد عشر من ملايين الأنفس .

إلى القاهرة دائمة الحياة والمجد، وإلى أرواح المقريزي ومن سلكوا دربه إلى علي مبارك أهدي هذا العمل .

محمد رياض

مدينة نصر في ١٨ ـ ٩ ـ ٢٠٠٠

القاهرة: نوستالجيا مستقبلية

الموضوع الآتي رؤية ذاتية أسقطها من الماضي على المستقبل. كنت أود أن يكون العنوان « القاهرة التي كانت » ولكن تراءى لي أن الخلاصة ستكون نظرة حزينة للواقع الذي نعايشه في قاهرتنا المحروسة المحبوبة للمصريين والكثير من أشقائنا في العروبة والإسلام. ومن ثم مزجت الماضي بالمستقبل، متخطيا الواقع المؤلم الذي نعايشه. حنين جارف للماضي، وتشوق لما يمكن أن نعمله من أجل استعادة كل شيء جميل كان يميز هذه المدينة الخالدة.

الماضي الجميل

ولدت ونشأت وعشت حتى الآن قاهري أصيل. ربما كانت هناك جذور ممتدة إلى الشرقية لكنني لم أعرفها إلا سردا قليلا من خلال قلة من أقرباء « شراقوه» مقيمين أيضًا بالقاهرة. حين شببت عن الطوق كانت تحدوني باستمرار رغبة في المشي الطويل للتعرف على شوارع حي المالية. وبرغم لهفة الأهل فإنني كنت أغامر طويلا حتى انطبعت في الذاكرة خريطة من السيدة زينب إلى باب اللوق وغربا إلى كوبري قصر النيل، وشرقا إلى عابدين والعتبة. وفي مرحلة الشباب اتسعت خريطة القاهرة لتشمل المدينة الفاطمية وبدايات شبرا والعباسية. وفي مرحلة التعليم الثانوي تسلقت المقطم فجر أحد أيام شتاء ١٩٤٣ مع ثلاثة من زملاء الفصل في مغامرة خطرة حيث كانت هناك معسكرات للجيش الإنجليزي، وتهنا عن عيون موسي التي كانت مسجلة عندي في خريطة. وعند العصر وجدنا أنفسنا عند الجبل الأحمر. وتكررت رحلتي بمفردي إلى القناطر الخيرية بطريق إمبابة ـ المناشي، راكبا دراجة أو ماشيا على الأقدام مع العودة بالقطار. أما الذهاب إلى الأهرامات فكان يسيرا بواسطة الترام الذي كان يسير في منتصف الشارع بين خضرة وورود مما كان يشكل نزهة ما بعدها متعة وجمال، وتمعن في أمجاد مصر دفعني إلى قراءات كثيرة في التاريخ المصري القديم. ولا أنسى فضلا لأبي في مزيد من التعرف على خريطة القاهرة. فكل صلاة جمعة كنا نقضيها في مساجد بعيدة في المنيل وشبرا والجيزة وعشرات المساجد من القلعة والسلطان حسن (الذي تعلقت به كثيرا) والرفاعي إلى الأزهر وغيره من التحف المعمارية الإسلامية التي تتميز بها القاهرة عن بعض المدن العربية الأخرى. وهذا ما زادني اتجاها إلى قراءات في تاريخ القاهرة وشم عبق الزمان في الغورية والسكرية والخيامية والجمالية إلخ . . .

أذكر هذه الخبرة الشخصية ليس لمجرد السرد، ولكن لنعرف كيف يحاول الشباب من جيلي أن يعرف مدينته إذا كانت كبيرة رحيبة مهيبة كالقاهرة.

قد ساعد على هذه الريادات بنية ملائمة للمشي والتنقل في شوارع القاهرة آنذاك فقد كانت الشوارع كلها ظليلة بما زرع على الأرصفة من أشجار ظل كثيرة، وما كانت المحلات تفرده من ستائر معلقة أمام واجهاتها في الأحياء المتوسطة والشعبية . بل في أرجاء القاهرة القديمة كانت بعض الشوارع تظلها أسقف خشبية أو من قماش سميك لدرء أشعة الشمس عن السابلة أثناء حركتهم في الأسواق . وتتخلل هذه الأسقف منافذ عالية للتهوية والإنارة . وبمثل هذا التحوط البشري كان الناس تلقائيا وتاريخيا يتعايشون مع البيئة القاهرية الحارة خلال الصيف الطويل بحيث إن مثل هذه الشوارع كانت تسري فيها نسمات منعشة أقل حرارة من الجو المفتوح .

وهذه هي إحدى أسس البناء عند العبقري المصري العالمي المهندس البناء حسن فتحى : درس حسن فتحي أشكال البناء المصري القديم والإسلامي في القاهرة والواحات والنوبة التي غرقت تحت مياه بحيرة السد أو بحيرة ناصر، مستخلصا مبادئ بسيطة لكنها شديدة الفعالية في التغلب على حرارة صيف المناطق الصحراوية . ويمكن تلخيصها في أمرين أولهما محاولة الحصول على الظل والنسمة من خلال تقارب المباني بحيث يقلل مساحة الفراغات التي تتسلط منها أشعة الشمس . وثانيهما الإكثار من القباب على أسطح البيوت التي تزيد من حجم الغرف والصالات مع نوافذ عليا تتسرب منها الحرارة المتجمعة المنبعثة من الأجسام والنشاط البشري داخل الغرف . فالهواء الدافئ يصعد إلى أعلى والبارد ينزل إلى أرضية الغرف . كما أن وظيفة الأقبية أنها تشتت أشعة الشمس الخارجية في زوايا عديدة على كل درجات الميل للقباب بدلا من السطح المستوى للأسقف . وفي الممرات والدهاليز داخل البيوت تسري أهوية رطبة تخفض درجة الحرارة على أن يكون لها فتحات مواجهة للرياح الشمالية السائدة . ومن هنا كان بناء مساقط هواء (شخشيخة) ملونة الزجاج على أسطح البيوت يمكن التحكم بواسطتها بفتح زجاج مواجه لتيار الهواء وإغلاق غيره . ومن هنا أيضًا كان استخدام المشربيات على النوافذ له مثل هذه الوظائف المبردة لزمتة الصيف وخنقة الرطوبة . كل هذه المبادئ البسيطة في البناء هي نتاج تاريخ طويل لممارسات سكان المناطق الحارة الجافة من إيران إلى مصر وشمال إفريقيا . وكلها كانت في انتظار توافق فكر مبدع يربطها معا . وهكذا كانت عبقرية المعماري حسن فتحى . وما أحوجنا إلى الاحتفاء به هذه الأيام، ليس فقط بإقامة ندوات علمية، بل أيضًا بمحاولة تطبيق توافقاته البيئية بصورة أعم مما هو عليه الوضع الآن .

القاهرة كما يعرفها من هم في سني منذ الأربعينيات والخمسينيات ينكر أن القاهرة الآن هي التي كان يعرفها منذ نصف قرن لولا بعض الشواهد الباقية الباهتة . فكثير من الشوارع والميادين تغيرت أسماؤها وتدهورت أحوالها . من يقول أن شارع فؤاد (٢٦ يولية الآن) هو نفس الشارع الذي كان متنفسا يذهب إليه الناس للترويح في ظل إطار الأشجار التي كانت تحف به ولمشاهدة مجموعة المحال شديدة الرقى : شيكوريل وشملا وبيع المصنوعات وعصافير زاهر شفيق (إن أسعفتني الذاكرة) وقهوتي بول نور وبورفؤاد على ناصيتي سليمان باشا وشريف باشا، ومحلات «الأمريكين» والبن البرازيلي وحلواني أسدية والكازار وتسيباس إلخ . . . والشوارع المتقاطعة بما فيها من مقاه ومطاعم وسينمات

مثل البودجا والكورسال والباريزيانا وسينما ديانا وكايرو وسان جيمس ومسرح رتيبة وإنصاف رشدي في شارع الألفي ومترو وميامي وكافيه ريش ومشرب الشاي الهندي في سليمان باشا وعشرات المطاعم الفاخرة الغربية والشرقية مثل الشيمي وكورسال وسان جيمس واليونيان، وسوق التوفيقية الشهير بأصناف منتقاة من الخضر والفاكهة، وسوق الممر التجاري بصناعاته الجلدية المصرية التي كانت تلقى قبولا حسنا من المصريين والأجانب المقيمين والسياح.

هذا قليل من كثير لشارع واحد محوري في القاهرة يبدأ بمنتزه عظيم هو حديقة الأزبكية التي تقطعت أوصالها ويحاولون الآن استعادتها بعد الخسارة! كان الشارع مسارا للترام والأوتوبيس والسيارات، وبقربه من عماد الدين بداية مترو مصر الجديدة. وبرغم ذلك كانت الضوضاء والجلبة قليلة وعادم السيارات قليل بحكم انضباط قواعد إصدار التراخيص. كانت فئات الشباب تجوب الشارع صيفا بعيون مفتوحة على حركة الناس والتجارة يتناولون وجبات سريعة وقطع الجاتو في محال متعددة، وكبار القوم يلتقون في البول نور في هدوء يحتسون القهوة، ورجال أعمال يُختارون قهوة بورفؤاد مقرا للشاي وإجراء الصفقات.

كانت أمسيات الصيف القاهري أكثر من رائعة تتخللها نسمات رقيقة نقية الهواء. والكثير من العائلات تذهب لحفلات السينما في أبهى حلة من السادسة إلى التاسعة مع القليل من محبي النظر إلى الجمال والقليل جدا من المعاكسات الشبابية لأن رجال الشرطة يؤدون واجبهم وسط طاعة و احترام الجميع وتقديرهم لما تؤديه الشرطة لأمن الناس. أما في الشتاء فإن الشارع يغلق مبكرا إلا من بعض الذين يشوون أبوفروة في الأمسيات الباردة وينسحب رواد المقاهي إلى داخل المقهى والطلبة في بيوتهم يستذكرون بانضباط نحسدهم عليه الآن لأن المدرسة كانت حازمة بالنسبة لمن يتكرر رسوبهم.

ويمكن أن نتابع القول بالنسبة لشوارع المدينة الأخرى: سليمان وشريف وقصر النيل وميدان الأوبرا وميدان الإسماعيلية (التحرير) وميدان الأزهار في باب اللوق وميدان الحسين والسيدة زينب. . . كل له طابع ورواد، والكل سعيد بما لديه، ابتساماته أكثر من تعقيد الوجوه. وعلى كوبري قصر النيل وكورنيش النيل في الجزيرة وأمام فندق سميراميس القديم حتى سور السفارة البريطانية، زرافات من الناس صغارا وكبارا يتنسمون الهواء ويأكلون السميط والجبنة والبيض، ويسمرون حتى ساعات متأخرة من أمسيات ليالي الصيف بنسماتها الناعمة. كل ذلك دون جلبة وضوضاء، فقد كان الناس حريصون ألا تطغى حريتهم على حرية الجماعات الأخرى الجالسة إلى جوارهم في الصوت والحركة. . . كانت كل مجموعة تتحدث بصوت خفيض فيما بينها، وتتخلص من بقايا أطعمتهم في صناديق النفايات التي تعلقها بلدية القاهرة على أعمدة فوانيس الإنارة!

وميدان العتبة الخضراء كان اسمه في العصر العثماني العتبة الزرقاء، وتحول إلى اسم ميدان الملكة فريدة ثم عاد مرة أخرى إلى اسمه القديم. هذا الميدان العتيد كان تحفة فنية: حديقة وسطى معني بها أشد العناية تدور حولها خطوط ترام الأزهر والعباسية والسيدة والقلعة وشبرا وبولاق والزمالك

والعجوزة والجيزة، و بنايات البريد المركزي بساعته الدقاقة الشهيرة كانت مركز التوقيت القاهري قبل أن ينتقل إلى ساعة جامعة القاهرة التي هي في الجيزة. والمطافئ المركزية إلى جوار البريد يقوم رجالها بالتدريبات المستمرة التي يتجمع حولها الناظرون للمشاهدة، ومسرح الأزبكية العتيد الذي شهد عشرات من الحفلات الشهرية لسيدة الغناء والطرب أم كلثوم. ومقاهي البواكي الواسعة في غرب الميدان الذي كان فعلا سرة القاهرة. وعند أول شارع فاروق (الجيش حاليا) مقهى ذو تراس كبير يسمى قهوة رضوان الكبرى هو ملتقى كثير من تجار الموسكي والأزهر، وأمامه مطعم العجاتي الكبابجي الشهير. ماذا أصاب هذا الميدان المركزي ؟ رفع الترام وأعيد ورفع مرة أخرى. بني فوقه طريق الأزهر العلوي فأصابه بضربة قاضية. وعمارة البواكي غرب الميدان أزيلت جزئيا منذ عشرات السنين وظلت طويلا منظرا فريدا في التشويه العمراني إلى أن أزالها مشروع نفق الأزهر. أزيلت الحديقة الوسطى ثم أعيد بناؤها في الطرف البحري وأصبح المرور في اتجاهين يسير حولها في قوس متعاكس مما يسبب إشكاليات مرورية كثيرة ولا نعرف كيف سيكون تخطيط المرور بعد إتمام النفق. ومن الجلي أنه لا يمكن تخصيص الميدان للمرور في اتجاه واحد لأنه مازال حيويا: فهو مركز الارتباط الأساسي بين شرق القاهرة (الأزهر والدراسة وصلاح سالم ومدينة نصر والعباسية) وجنوب القاهرة (عابدين والسيدة زينب والقلعة) وغرب القاهرة (الأوبرا ووسط البلد والإسعاف وبولاق وكورنيش النيل بمراكزه التجارية الشاهقة) وشمال القاهرة (كلوت بك وباب الحديد والفجالة والسبتية وشبرا). مسكين حقا ميدان العتبة. أصيب بكل الأمراض التخطيطية والتدهور العمراني لكن موقعه الفريد يجعله يتحدى الشيخوخة حتى الآن. فماذا سيفعل به نفق السيارات المقرر تعسفا من الأزهر إلى الأوبرا ؟ أم أن النفق لن يزيده مما حاق به من آلام ويتجه إلى حديقة الأزبكية وميدان الأوبرا ويفعل بهما ما لم يفعله الزمان ؟

«جاردن سيتى» مدينة الحدائق بقصورها وفيلاتها وشوارعها الدائرية كانت حي من الأحياء صمم لهذا الغرض المعمارى: أبنية موسرة المعمار والزخرف وسط حدائق ظليلة فلا يطغى بناء على الآخر ولا تسمع من الخارج سوى إيقاعات البيانو وموسيقى حالمة. الآن هي خليط من بقايا الزمن اللطيف وعمارات وأبراج لا تنتمي أصلا إلى مخطط الشوارع ذات الأقواس. تدخل أحد الفيلات القديمة تشم الماضي وتتصوره حيا كما كان، ولكنك تفتح عينيك على زحمة المكاتب وتسمع طنينا مخدرا لأجهزة التكيف في مركز لبنك أو إدارة لشركة أو فرع لإدارة حكومية.

والضواحي الجميلة الغناء بأشجارها وخضرتها وبلابلها في مصر الجديدة والمعادي والدقي طغت عليها أكداس الأسمنت والزجاج في صورة العمائر عُلَبية الشكل تعلو فوق أراضي الفيلات السابقة وتحجب الضوء والهواء وتنفث غازات آلاف أجهزة التكييف بدلا من المسرى الطبيعي للهواء النقي، فضلا عن هدير وغازات مئات الآلاف من السيارات التي تجري في شأن وغير ما شأن !

المستقبـل .. إلى أين؟

أين ذهبت القاهرة بصيفها الناعم وشتائها المعتدل ؟ لا شك في أننا لا نبكي رومانسية الماضي فإن ما ذكرناه إنما هو لنتذكر ما كان. فماذا نفعل الآن في ظل المتغيرات الكثيرة البشرية وأولها الزحف البشري وحلول المخططين بالتوسع العمراني في الصحراء الشرقية والحقول الشمالية والغربية ؟

من هنا أردت أن أضع بين يدي القراء المهتمين كتابا حديثا مقتصد الصفحات، يرصد بموضوعية (قدر الإمكان) أحوال القاهرة في المكان والزمان وأعداد الناس وأعمالهم ومصادر رزقهم ومشكلات المدينة الخانقة من حيث كونها عاصمة سياسية واقتصادية وتجارية وثقافية، والجهد المبذول للإصلاح، لكنه عادة إصلاح جزئي دون نظرات شمولية لمعالجة شيخوخة المدينة العريقة. فكان هذا الكتاب الذي أرجو أن يكون إسهاما في معرفة حقيقة أوضاع المدينة التي نعيش فيها وكيف نترفق بها في معايشتنا لها، ولنكون رأيا عاما يشجع على المزيد من الاهتمام بها وترقيتها بمشاركته الرأي مع الأجهزة المختصة في بلديات القاهرة الكبرى لكي تكون القرارات الإصلاحية مستندة إلى مشورة الناس جنبا إلى جنب مع التخطيط الفيزيقي الذي يتولاه المهندسون المخططون. وبعبارة أخرى فالمطلب هو أن يكون التخطيط غير أحادي كما هو حاله الراهن بل شركة بين مختلف التخصصات البشرية المجتمعية والاقتصادية والصحية والجغرافية بغرض حسن اختيار المواقع من أجل نشر التنمية وتنويعها بشمولية على الكثير من الأراضي المصرية قدر إمكاناتها الطبيعية وقدر قدراتنا المادية والتكنولوجية ومن خلال هذا المنظور الشامل سوف تجد القاهرة وغيرها من المدن المصرية بعضا من الحل لمشكلاتها المعاصرة. فإن تطور اقتصاديات الريف سوف تقل معه الفوارق في الخدمات وفرص العمل وتقل تيارات الهجرة إلى المدن مما يثبت عدد سكان المدن على نسب نمو ذات قيمة أقل من الأوضاع الحالية. وهذا هو ما يسمح للمدينة أن تنمو طبيعيا وأن تجدد أحياءها القديمة وأن يتحسن أداء بنيتها الأساسية وبالتالي تقل إشكالياتها لتتناظر مع حجم الحياة في كل مدينة على حدة.

الفصل الأول

القاهرة والمكان

١ـ لماذا تنمو القاهرة ؟

العلاقات المجالية لمركزية القاهرة

هناك عوامل محددة لنمو المدن أساسها الرئيسي وظيفة المدينة. وللقاهرة وظيفة استمرت طوال فترة نحو ١٤٠٠ سنة، ولولاها لكان الموضع الذي بنيت عليه هذه المدينة قد هجر كغيره من المواقع والمواضع. لقد كانت الوظيفة الأساسية لهذا الموضع منذ تأسيس الفسطاط عام ٦٧٣م هي الوظيفة السياسية، ومازالت كذلك: قاعدة الحكم في مصر. وباستمرار هذه الوظيفة وضحت وظائف أخرى للموقع أضافت إلى المدينة مبررات أخرى للبقاء والنمو، وترتب عليها علاقات أخرى صنعها الإنسان. وقد أدت هذه العلاقات المجالية إلى تركز الحركة التجارية والحرفية والصناعية بحكم أن القاهرة أصبحت فيما يشبه منتصف الطريق بين ثلاثة محاور هي: (١) محور الدلتا ـ الصعيد (٢) محور بين المغرب العربي والمشرق العربي (٣) المحور بين البحر المتوسط / أوربا من ناحية والبحر الأحمر/ عالم المحيط الهندي من ناحية ثانية. ويحتاج شرح أهمية كل من هذه الطرق بحث آخر غير هذا المكان، لكن ملخص علاقات القاهرة المكانية بكل من هذه المحاور ما يأتي:

القاهرة ومصر

المحور الأول أهميته محلية خاصة بمصر؛ فهو الرابط بين المعمور في الدلتا والصعيد، وهو الأساس الذي دعم باستمرار وإلى اليوم أهمية موقع القاهرة داخل مصر وساعد على استمرار الوظيفة السياسية، بل وهيمنة القاهرة على كل مصر معمورها ولا معمورها. وأدى ذلك إلى استمرار نمو المدينة مساحة وسكانا مما لا يدعو إلى مزيد من القول.

القاهرة والعالمان العربي والإسلامي

محور المشرق ـ المغرب العربي يتصف بأن له أهمية مزدوجة من علاقات مركزية القاهرة عربيا وإسلاميا معًا. العلاقات المكانية العربية تدور حول أنه يعبر مصر من المغرب وليبيا في الغرب إلى بلاد الشام والحجاز وما وراءهما شرقًا. وفي التاريخ ما لا يحصى من الشواهد والدراسات عن مركزية القاهرة منذ الفتح الإسلامي وامتداده إلى المغرب بعد اتخاذ مصر قاعدة متينة للانطلاق إلى شمال

إفريقيا وبلاد النوبة والسودان . وشواهد أخرى عن تأسيس الخلافة الفاطمية القادمة من تونس في مصر ومن ثم انطلاقها إلى بلاد الشام وهذه هي البداية الحقيقية لقوة القاهرة مقابل تداعي قوة بغداد التي انتهت على أيدي المغول في منتصف القرن ١٣ م ، وظهور القاهرة دون منافس مركزا عربيا إسلاميا وحيدا ضد ممالك الصليبيين وإمبراطورية التتار . أما الأهمية الإسلامية فتذهب أبعد من العروبة إلى ذلك الجزء من العالم الممتد من المغرب الأقصى إلى السند وتركستان ومن إقليم السودان الإفريقي إلى بلاد التركمان في وسط آسيا والقوقاز والعالم الإسلامي في المحيط الهندى . هذا هو عالم إسلامي لم تكن فيه حدود الممالك والإمارات المتعددة مانعة للحركة بالنسبة للتجارة والناس في الجانب الأكبر من تاريخ العالم الإسلامى . ومن خلال ذلك توافدت على مصر بعامة والقاهرة بخاصة كل سلالات المسلمين من ترك ومغول وسودان وقوقاز وبربر وأندلس وأكراد وعرب من كل الأنحاء العربية .

وبرغم الحدود السياسية الحديثة إلا أن الحركة القومية العربية منذ أوائل هذا القرن قد جعلت القاهرة أيضًا في منتصف هذا العالم . ويعطي هذا المحور القاهرة المعاصرة وظيفة عربية قومية ، كما أعطاها في الماضي وظيفة سياسية وحضارية وثقافية في معظم التاريخ الإسلامى .

القاهرة والتجارة العالمية قبل القرن الـ ٢٠

وأخيرًا فإن المحور الثالث بين العوالم المدارية والأوربية أعطى القاهرة وظيفة تجارية وسياسية خارجية ذات استمرارية وديمومة ، لأنها كانت وسيط التجارة الرئيسي بين العالم الأوربي وعالم المحيط الهندي حتى اكتشاف الطريق البحري حول إفريقيا في أول القرن ١٦ م . وأعطت هذه الوظيفة التجارية الدولية للقاهرة ثروة نظيرها قليل بين مدن العالم الإسلامى ، وينعكس ذلك جليا على الرخاء والمعمار في العهدين الفاطمي والمملوكي . وقد انتهت هذه الوظيفة بنكسة مزدوجة : اكتشاف طريق الدوران حول إفريقيا وسيطرة البرتغال ودول أوربية أخرى على تجارة المحيط الهندي ، وسقوط مصر داخل الإمبراطورية العثمانية (١٥١٦ م) مما أدى إلى تدهور نسبي للقاهرة ومدن مصر عامة ، إذ إن جانبا لا بأس به من تجارة التوابل الهندية والبن اليمني كان لا يزال يمر بمصر إلى أوربا والدولة العثمانية . لكن قناة السويس أعادت إلى مصر عامة ـ بما فيها القاهرة ـ الأهمية القديمة بصورة معدلة .

ويجب أن نذكر في هذا المجال أن مصر لم تكن دولة عبور لسلع خارجية فقط ، بل إن إنتاج مصر الزراعي وخاصة القمح والأرز وصناعات متعددة منها المنسوجات المصرية ذات الشهرة [(١)] ـ من بين أشياء وسلع أخرى ـ كانت تتصدر قائمة أسس الرواج المصري الاقتصادي حتى في ظل ظروف القلاقل السياسية الناجمة عن المنافسة المستمرة بين المماليك في القرن الثامن عشر . فأرباح تجارة العبور هي حكر على كبار التجار والممولين للسفن في البحر الأحمر وشرق المتوسط ، بينما أرباح الإنتاج الزراعي والمنسوجات والصناعات الحرفية المصرية تعم كل المصريين بأقدار مختلفة .

---

(١) راجع كتاب عفاف لطفي السيد Egypt In The Reign of Mohammad Ali, Cambridge طبعة ١٩٨٨ .

وإلى جانب تدعيم الوظيفة السياسية والتجارية القديمة والحديثة ظهرت وظائف أخرى مرتبطة بموقع القاهرة بعد تبلور مصر ذاتيًا كدولة ذات كيان واضح محدد منذ بداية القرن ١٩ بعامة، ومنذ أربعينات ذلك القرن بخاصة حينما ثبتت الدولة المصرية في أسرة محمد علي داخل حدود معترف بها. فإذا استثنينا تطور الأحداث السياسية في تلك الفترة، فإن التطور الداخلي كان من الأهمية بحيث أصبحت القاهرة:

(١) مركزًا للشبكة الحديدية الجديدة مما أدى إلى انصباب خطوط الدلتا المروحية إليها وخروج خط الصعيد الطويل منها فأصبحت القاهرة بمثابة المعصم بين اليد (الدلتا) والساعد (الصعيد).

(٢) مركزًا تجاريا وصناعيا خاصة بعد عام ١٩٣٠ . وقد أدى تطور الصناعة إلى ما يشبه الحلقة حول القاهرة الكبرى في الوقت الحاضر (شبرا الخيمة/ مسطرد في الشمال، العباسية ومدينة نصر في الشرق، مصر القديمة، البساتين ـ دار السلام و حلوان في الجنوب، الجيزة / إمبابة في الغرب) بالإضافة إلى الصناعات الحرفية التقليدية والصغيرة داخل قلب القاهرة القديمة من الدراسة إلى باب الحديد[١] .

(٣) التركز الكبير لمكاتب الشركات التجارية والصناعية داخل القاهرة بغض النظر عن كون أعمال هذه الشركات داخل أو خارج القاهرة[٢] .

(٤) التركز الكبير للأعمال المالية والائتمانية للزراعة والتجارة والصناعة.

(٥) مطار القاهرة الدولي حرم الإسكندرية جزءًا كبيرا مما كانت تتمتع به من حركة النقل، وبخاصة نقل الأفراد تمشيًا مع عصر الطيران بعد تطوره السريع منذ منتصف القرن العشرين. وقد ساعد ذلك على نمو مكاتب ووكالات السفر ووسائل النقل الداخلي ونمو الحركة الفندقية بما فيها من عمالة وخدمات كثيرة بعد أن كانت أعداد الفنادق قليلة، وساعد على تنوع درجات الفنادق بعد أن كانت هناك هوة بين فنادق الدرجة الأولى القليلة[٣] وبين فنادق الدرجة الثالثة في باب الحديد ووسط البلد والعتبة والحسين والسيدة زينب.

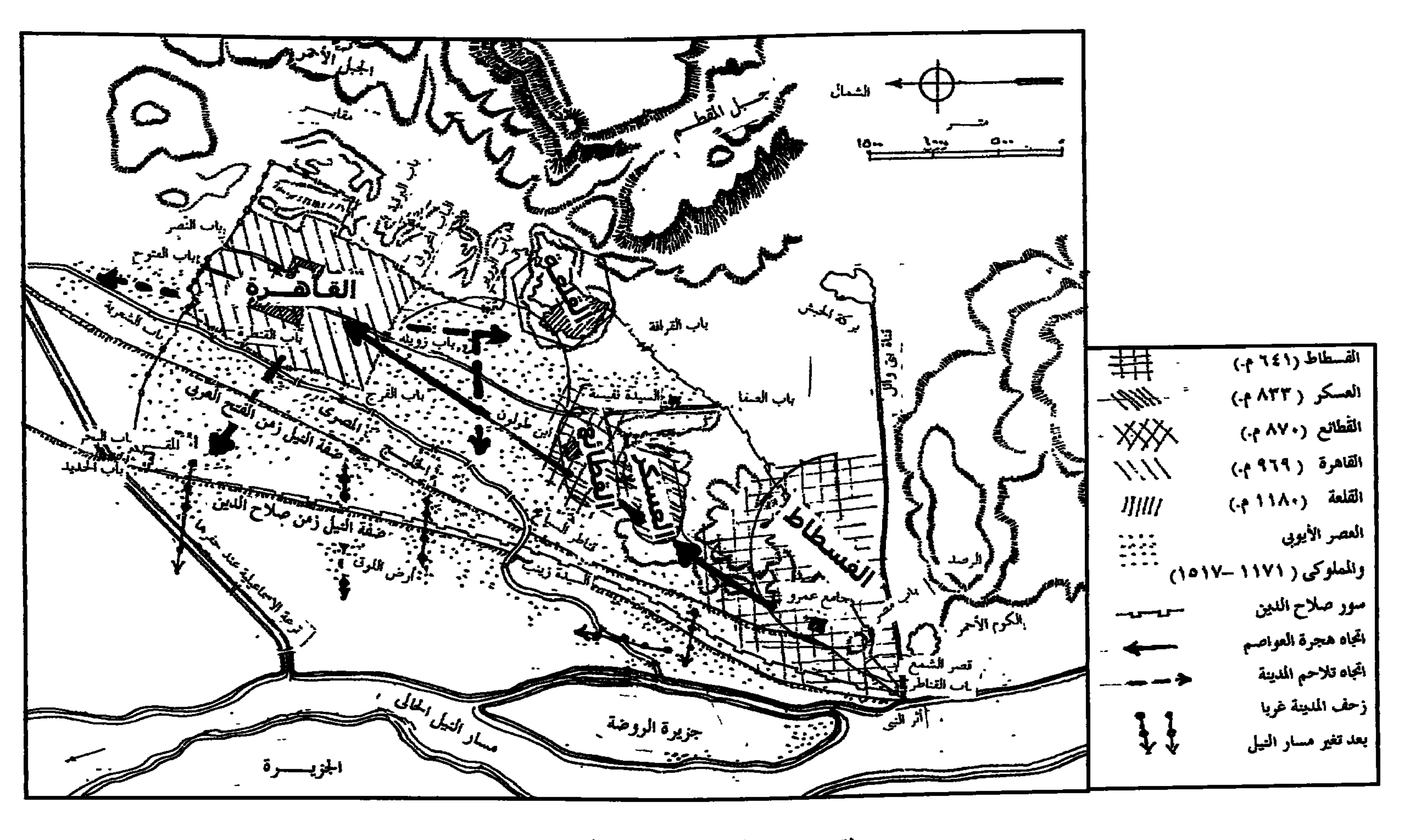
(٦) انتشار وكثافة النقل الداخلي الجوي أضاف إلى القاهرة وظيفة أخرى من وظائف الاتصال الداخلي السريع بجانب الطرق والسكك الحديدية.

---

(١) من الكتب المهمة في موضوع النمو الصناعي كتابات كثيرة منها أبحاث سعاد الصحن ومحمد محمود الديب المتعددة عن الصناعة والطاقة في مصر.

(٢) الكتب سابقة الذكر.

(٣) في أوائل القرن ٢٠ كانت فنادق الدرجة الأولى معدودة : شبرد وكونتننتال وسميراميس وهليوبوليس ومينا هاوس. والآن هناك عدد كبير من فنادق النجوم الخمسة والأربعة تتخذ أسماء سلاسل الفنادق العالمية كالهيلتون والشيراتون وكونراد وماريوت وأوبروي والمريديان إلخ..



خريطة ١ ـ ١ نمو القاهرة حتى القرن الثامن عشر

(٧) نمو الوظيفة الثقافية للقاهرة دعم سيطرتها على الحركة العلمية والثقافية في رقعة أرضية أوسع من حدود مصر السياسية، مبتدئًا بالأزهر إلى الجامعات الثلاث القاهرة وعين شمس والأمريكية إلى مراكز ومجالس البحوث العلمية والاجتماعية وعشرات المعاهد الفنية والمهنية والأدبية والمسرحية و السينمائية والفنون الجميلة والتشكيلية وأخيرا الجامعات الأهلية الثلاث. وكذلك تركز الصحف الكبرى وأجهزة الإعلام ودور النشر والطباعة إلخ . . .

(٨) نمو وظائف الخدمات الترفيهية والترويحية مرتبطًا بالسياحة الداخلية والخارجية، ولو أن هذه الوظيفة لم تُنم بعد بالقدر الكافي وما زالت موظفة لخدمات السياحة الخارجية.

هذه الوظائف الكثيرة للقاهرة قد ساعدت بطريقة أو أخرى على أن تصبح القاهرة قطبا فيه من طاقة الجذب ما ليس لغيرها من المدن المصرية، مما أدى إلى نمو مستمر للسكان والمساحة العمرانية. نمو وئيد أولاً ثم نمو سريع حتى أواسط القرن العشرين، وأخيراً نمو مذهل منذ الستينيات [1]. ولهذا النمو الهائل بطبيعة الحال ميزة توافر الطاقة البشرية وتركز الخدمات لإمكانات المدينة الكبرى، لكن له نتائج وعواقب وخيمة إن لم تتدارك في الوقت المناسب. أوضح هذه العواقب ظهور مشكلة المواصلات المعقدة، وختامها أن يصبح توفير مياه الشرب لهذا العدد المتزايد من سكان القاهرة مشكلة خطيرة كما يحدث في المدن الكبرى مثل طوكيو. ولا يجب أن ننظر إلى النيل على أنه مورد ماء لا نهاية له، فالوقت قريب ذلك الذي سوف يخطط فيه لاستخدام كل قطرة من مياه النيل للزراعة والصناعة واحتياجات الناس في المدن والقرى تخطيطًا قد يؤدي إلى تقليل المياه المستخدمة بالمنازل إذا تزايد السكان عن ذلك كثيراً. وهذه مشكلة لها خطورتها وحيويتها في بلاد حارة معظم السنة.

٢ ـ أين نمت القاهرة؟

المكان الأرضي التي نشأت عليه القاهرة منذ إنشاء الفسطاط في منتصف القرن السابع وإلى أوائل القرن العشرين كان عبارة عن مستطيل يستدق طرفه الجنوبي عند مصر القديمة ويستعرض كثيرا في اتجاه الشمال من شبرا إلى العباسية. هذا النطاق كان محكوما بعنصرين طبيعيين أولهما مسار النيل والثاني منحدرات الهضبة الشرقية: طره والمقطم والجبل الأحمر.

---

(١) عدد سكان القاهرة في فترات مختلفة: ٣٩٨ ألفا عام ١٨٨٢، ٦٧٨ ألفا عام ١٩٠٧، ومليون و٦٤ ألفا عام ١٩٢٧ ثم مليونين و٩٠ ألفا عام ١٩٤٧ وأربعة ملايين و٢٢٠ ألفا عام ١٩٦٦ ـ القاهرة الكبرى عام ١٩٦٦ = ٤٨٦٥٠٠٠ شخص. وفي ١٩٨٦ زاد السكان في القاهرة الكبرى زيادة مفرطة بلغت الضعف في عشرين عاما حيث وصلوا إلى ثمانية ملايين و ٤٠٦ آلاف زادوا إلى تسعة ملايين و٨٧٩ ألفا في ١٩٩٦ ومعظم الزيادة الأخيرة كانت في أقسام الجيزة وشبرا الخيمة.

مسار النيل الحالى
مسارين للنيل خلال العصور الفرعونية
ضفة النيل فى عصر صلاح الدين
نوايات القاهرة " ١) الفسطاط ٢) العسكر ٣) القطائع ٤) القاهرة
المنطقة المبنية فى مطلع ق ٢٠
المنطقة المبنية فى نهاية ق ٢٠
تزحزح رأس الدلتا شمالا (١) جنوب الوراق (٣) شمال الوراق (٤) المكان الحالى
الحافات الهضبيـة
محلات سكنية فى عصر ما قبل الزراعة (منذ نحو ٩٠٠٠ سنة واقدم)
محلات سكنية فى بداية عصر الزراعة (منذ نحو ٧٠٠٠ سنة من الآن)
أهرامات أغلبها من الدولة القديمة

خريطة ١ ـ ٢ الأوضاع الطبيعية والعمرانية في منطقة القاهرة منذ عشرة آلاف سنة

اتسم مسار نهر النيل في منطقة القاهرة الكبرى بعدم الثبات و تغيير المكان طوال أكثر من ألف عام. فقد ظل النيل يهاجر غربا من مجرى كان يسير من منطقة مصر القديمة إلى منطقة باب الحديد وشبرا الحالية إلى أن وصل مساره الحالي وثبت عليه بواسطة الجهود البشرية في تجسير ضفافه إلى نحو ما نعرفه الآن. توضح الخريطة ١ ـ ٢ بعض المقترحات المستندة إلى أدلة علمية وتاريخية أن النيل في المنطقة كان يسير في عدة أقواس ومنحنيات شأنه في ذلك شأن الأنهار في مجاريها الدنيا حينما يضعف التيار وتقل المناسيب في السهول فينعرج النهر كلما صادفته أقل العوائق شأنا، ويزيد انعراجا ويترك مساره إلى مسار آخر نتيجة الإرساب والإطماء والنحت البطيء. وقد كان بروز حافة طرة الهضبية سببا دفع مسار النيل غربا إلى قرب نهاية الوادي الفيضي عند هضبة أهرامات الجيزة في قوس كبير يتجه بعد ذلك إلى الشرق والشمال الشرقي عند حافة المقطم فيرتد صوب الشمال في ثنية كبيرة عند الجبل الأحمر ومن ثم يتخذ مسارا شرقي المسار الحالي في منطقة شبرا. وفي هذا القوس ربما بدأ تفرع الدلتا بخروج الفرع البيلوزي صوب الشمال الشرقي، تلاه بعد مسافة مكانية و فترة زمنية تفرع فروع الدلتا الأخرى عند جزيرة الوراق. ثم تحركت قمة الدلتا شمالا إلى باسوس وثبتت شمالها حيث هي الآن بواسطة المجهودات الهندسية التي تمثل القناطر الخيرية آخرها.

والملاحظ من هذا الوصف العام أن مسار النهر كان يقترب من مدينة «منف» عاصمة مصر الأولى ومن أهرام الجيزة ومن مدينة «أوون» الجامعية (هليوبوليس القديمة). وبدون شك فإن «منف» كان لا يمكن أن تقوم بعيدا عن النهر، فالحضارة المصرية في مجموعها ومشتمل كينونتها حضارة نهرية. والنيل في مصر ظل الطريق الأساسي للحركة والانتقال ـ أشخاصا وسلعا ـ عبر آلاف السنين. وكان للعاصمة «منف» أفضلية المكان المنفتح على الدلتا والصعيد بعد توحيد مصر، مقارنة بأبيدوس (في سوهاج) عاصمة الملك نارمر موحد القطرين. وبالمثل فإن جامعة «أوون» كانت تقع على النهر، أو على الأقل عند بداية الفرع البيلوزي، كوسيلة انتقال سهلة للطلاب والكهان والملوك.

وأغلب الرأي أيضًا أن النيل كان لا يزال يسير في ثنية كبيرة شمال غرب «منف» إلى قرب هضبة الأهرام، ومن ثم كان طريقا مائيا سهلا لنقل أحجار طرة الضخمة التي استخدمها بناة الأهرام من ملوك الأسرة الرابعة. ورأي آخر نطرحه هو أن الملوك بعد ذلك كفوا عن بناء الأهرامات الضخمة إما للتكلفة الباهظة في المال والعمال، وإما لتحول مسار النهر تدريجيا إلى الشرق بعيدا عن أهرامات محافظة الجيزة أو للسببين معا.

وفي نهاية العصر الروماني وبداية الفتح الإسلامي كانت الضفة الشرقية للنيل تحف بسور قصر الشمع وجامع عمرو بن العاص، ثم تتجه شمالا بشرق غالبا على طول ما نعرفه الآن باسم شارع حسن الأنور ثم قرب ميدان السيدة زينب وشارع الناصرية وعماد الدين قرب عابدين والأزبكية وباب الحديد وبطول مخازن السكك الحديدية وينحرف مع خط حديد شمال الدلتا إلى ما نعرفه الآن

بشبرا الخيمة. وبذلك فإن مأخذ خليج أمير المؤمنين كان في مكان ما قرب ميدان السيدة زينب. ومن هنا تسمية شارع السد نسبة إلى إقامة سد على بداية الخليج يفتح عند الفيضان لتجري فيه المياه في حفل مهيب يسمى «جبر البحر». وبذلك أيضًا كانت كل أراضي غرب القاهرة الحالية من فم الخليج إلى شبرا مسارا للنيل وفيضانه السنوي.

وظل النيل يهجر مجراه الشرقي في اتجاه الغرب ويترك جزرا متعددة نمت ثم اختفت بالالتحام بالشاطئ كجزيرة الفيل (شبرا) وجزيرة بولاق، أو بالتحام جزيرتي حليمة و أروي في جزيرة واحدة هي جزيرة الزمالك الحالية بعد تعميق مسار البحر الأعمى بينها وبر الجيزة. أما جزيرة الروضة فقد ظلت ثابتة في مكانها مع بعض تغيرات في سواحلها الغربية، وهو ما يثير تساؤلات جيمورفولوجية وهيدرولوجية حول أشكال واتجاهات النحت و الإرساب النهري لتفسير هذا الثبات النسبي لجزيرة الروضة مع حدوث تغيرات كثيرة في الجزر القريبة منها. ولكن يبدو أن للإنسان يد في ذلك. ففي العهد الأيوبي قام الملك الصالح بحفر وتوسيع مجرى سيالة الروضة بعد أن كادت أن تنسد وتلتحم بشاطئ الفسطاط ودير النحاس. وذلك لسببين أولهما أن انسداد السيالة أو ضيقها وقلة عمقها نتيجة الإطماء سوف يقضي على مصدر مياه الخليج المصري الذي كان مأخذه من هذه السيالة. وفعلا اشتكى الناس كثيرا من قلة جريان الماء في الخليج وتوقفه تماما وقت التحاريق. والسبب الثاني أن الملك الصالح كان قد أنشأ في جزيرة الروضة قصرا جعله مقرا له بدلا من المقر الرسمي في القلعة، وبني حصونا ومعسكرات كبيرة لمماليكه الذين أسسوا فيما بعد سلطنة المماليك البحرية - نسبة إلى سكنهم جزيرة الروضة. وقد تلا ذلك حركة تعمير من قبل السكان في الروضة. وأراد الملك الصالح بأن يبقى على الجزيرة كأحد أسباب الدفاع عن مقر الحكم في تلك الفترة وكوسيلة إضافية أغرق الملك عدة مراكب عند الرأس الجنوبي للجزيرة أمام شاطئ الفسطاط عند باب القنطرة بحيث يضمن تحول جانبا لا بأس به من مياه النيل إلى سيالة الروضة لرفع منسوب المياه فيها.

أما الضفة الغربية للنيل فلا نعلم عنها الكثير لقلة المصادر التاريخية بالقياس إلى الضفة الشرقية التي كانت معمورة منذ العصر الروماني. وآخر ما نعرفه هو أن النيل في عصر الخديو إسماعيل كان يسير شمال مدينة الجيزة بانحراف يسير إلى الغرب قرب حديقتي الحيوان والأورمان إلى الدقي والحوتية ثم إلى إمبابة. وقد ردمت كثيرا من هذه الأراضي بواسطة وزارة الأشغال إلى مسار الضفة الحالي وعمر إسماعيل بعض مناطقها كإنشاء قصر الجيزة (شمال جامعة القاهرة مباشرة) وحدائق الأورمان والحيوان، ومن ثم إعمار المنطقة بالزراعة (قريتي العجوزة والحوتية وأرض الأوقاف التي بنيت عليها أحياء المهندسين وما جاورها) وإما بواسطة بناء القصور والفيلات الأنيقة في منطقة الدقي.

بركة الحبش

يرد اسم بركة الحبش كثيرا في المصادر التاريخية المختلفة. ويتفق الجميع على أنها كانت بركة شاسعة تمتد جنوب الفسطاط إلى قرب القرافة الكبرى أي شمال سهل البساتين، وأنها كانت أحد أهم المتنزهات لسكان القاهرة والفسطاط، و«خصوصا أيام النوروز والغطاس والميلاد والمهرجان وعيد

الشعانين ونحو ذلك من أيام اللهو والقصف والعزف فكان لا يبقي صغير ولا كبير إلا خرج إلى بركة الحبش. . . وقد صارت بركة الحبش من مدة وإلى الآن [أواخر القرن١٩] أرض مزارع يغمرها النيل زمن فيضانه إذا كان وافيا، فإن لم يكن وافيا شرقت كلها أو بعضها، ولم يبق من القصور والبساتين الفاخرة التي بسط المقريزي الكلام عنها إلا التلال المشاهدة الآن في تلك الجهات. . » [١] وقد ورد أيضًا ذكرها حينما مد أحمد بن طولون قناة منها إلى مدينة القطائع عرفت باسم قناطر طولون.

وقد حاولت تتبع سواحل هذه البركة على خطوط المناسيب الكونتورية فلم أوفق. ذلك لوجود تداخل كبير في الارتفاعات و المنخفضات نتيجة عوامل هدم البيوت السابقة وتكوم مخلفاتها إلى جانب اتخاذ مساحات كثيرة منها كمحاجر. ويحتاج الأمر إلى كثير من عمليات الرفع المساحي لتبين حجم تلك البركة. ومهما يكن من أمر فالحقيقة الواقعة أن هذه البركة كانت موجودة ولعبت دورا في حياة القاهريين فترة طويلة من الزمن كمتنزه طبيعي موسمي في الفترات التاريخية اللاحقة للعصر الفاطمي على أحسن الفروض.

الهضبة الشرقية والقاهرة

أما العنصر الثاني المحدد لنمو القاهرة فهو حافة الهضبة الشرقية ومنحدراتها التي تكون حادة في أماكن وهينة في أخرى وتعرف بأسماء متعددة أشملها ما نسميه جبل المقطم وإلى الجنوب منه جبل طرة وإلى الشمال منه الجبل الأحمر. وترتفع هذه الهضبة إلى ما بين ١٥٠ إلى ٢٥٠ مترًا وتقطعها أودية من أزمان جيولوجية ومناخية سابقة تشكل طرق ارتقاء إلى سطح الهضبة منها أودية حوف قرب حلوان ودجلة قرب المعادي والدويقة شرق القلعة. وترسل هذه الحافة الجبلية ألسنة تلية في اتجاه النيل وخاصة في القطاعات الجنوبية عند طره وإسطبل عنتر وكوم غراب جنوب مصر القديمة وذلك بسبب اقتراب الهضبة من النيل، أو الأصح اقتراب مسار النيل من الهضبة. وحافة الهضبة هنا متقاربة خطوط المناسيب مما يؤدي إلى انحدارات شديدة بطول المسافة من المقطم إلى حلوان. وتتباعد الهضبة تدريجيا إلى الشمال الشرقي ابتداء من المقطم إلى الجبل الأحمر في صورة منحدرات وعرة حادة تظهر في مناطق الجيوشي والقلعة ومنشأة ناصر. ثم تتشكل بعد ذلك من مسطحات عريضة من الانحدارات الهينة شمال وشرق الجبل الأحمر في مدينة نصر. ومن أهم الألسنة التلية التي ألزمت عمران القاهرة بمناطق سهلية محددة هي لسان المقطم المنحدر إلى مصر القديمة في منطقة كوم غراب وإسطبل عنتر[٢] والرَّصَد (+ ٤٠ ـ ٦٠متر) جنوب الفسطاط (سهل النيل عند مصر القديمة ٢٠ ـ ٢١ متر)[٣]، ووجه عمرانها صوب الشمال الشرقي عند المنحدرات الهينة لتلة أبو السعود الجارحي +٣٠ متر)[٤]

---

(١) علي مبارك، الخطط التوفيقية جزء أول ص ٧٥ طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٦٩.

(٢) اتخذ كثير من حكام مصر هذه المنطقة من النيل إلى المقطم عبر تلة إسطبل عنتر خطا دفاعيا محصنا بأسوار وقلاع لحماية بابلون والفسطاط من الجنوب.

(٣) منطقة الكنائس التاريخية المسماه قصر الشمع على مناسيب ٢١ ـ ٢٣ مترا، وجامع عمرو بن العاص ٢٥ مترا.

(٤) المساكن الشعبية المواجهة لضريح وجامع أبو السعود على منسوب نحو ٣٣ مترا.

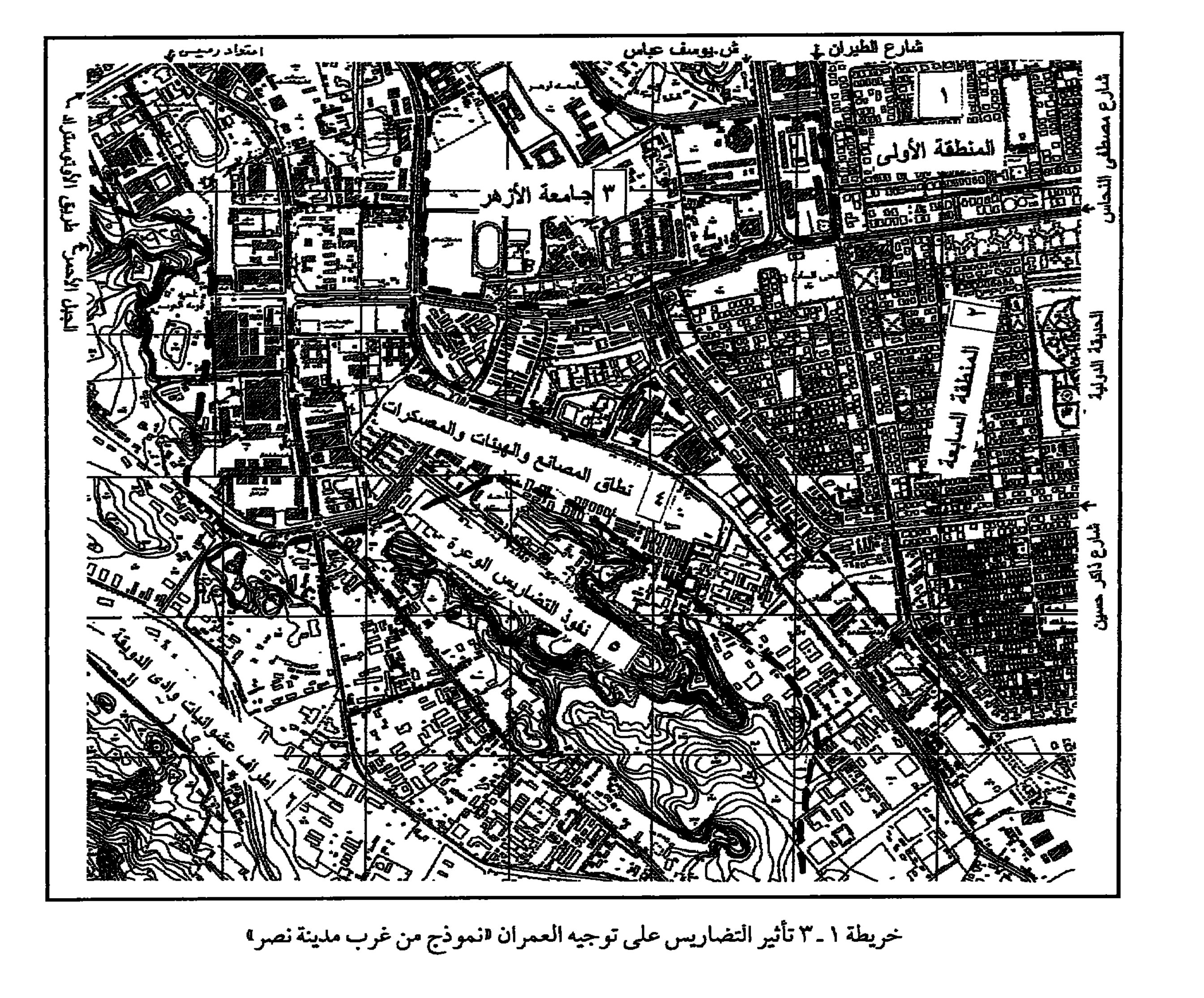
فيما عرف باسم الحمراء الدنيا والوسطى والقصوى التي أصبحت مجالا لمدينة جديدة اختطها العباسيون عام ٧٥١ باسم «العسكر»، وهي تقريبا منطقة زين العابدين وفم الخليج (٢٠-٢٣ مترا). أما المرتفعات التي تحتلها القلعة الآن (٧٥-٩٥ مترا) فهي لسان ينحدر من الجيوشي والمقطم وينتهي بجبل يشكر وقلعة الكبش (+٣٥ مترا) تلال زينهم (٣١ - ٥١ مترا). وعلى قلعة الكبش بنى أحمد بن طولون عاصمة لمصر المستقلة عن العباسيين سنة ٨٧٠ م باسم «القطائع». وبعد قرن أنشأ الفاطميون مدينة «القاهرة» عاصمة ملكية للخلافة الفاطمية على سهل رملي إلى الشمال من القطائع وعلى مناسيب تتراوح الآن بين ٢٢ متراً عند درب سعادة و٢٤ متراً عند السلطان الغوري و ٢٨,٧ من المتر عند ميدان الأزهر. وتتباعد هذه الألسنة التلية في شمال وشرق الجبل الأحمر(٨٠ إلى ١٢٠ مترا) بحيث سهلت ارتقاء العمران الحديث إلى مدينة نصر فوق مناسيب ١٠٠ إلى ١٥٠ مترا.

الخلاصة أن القاهرة ظلت تنمو لمدة ألف عام داخل خط منسوب ٢٠ متراً في الغرب و ٣٠ متراً في الشرق عند أقدام الحافات الجبلية للمقطم وألسنته المتقدمة غربا. واستمر ذلك الالتزام واضحا حتى عصر الخديو إسماعيل حينما بنيت «القاهرة الحديثة» ضمن منسوب ٢٠ ـــ ٢٢ متراً. وقد سبقه في العمران الشمالي للقاهرة محمد علي باشا بإنشاء قصر شبرا في شبرا الخيمة، وتسابق بعض الأمراء في بناء قصور شبرا كالأمير طوسون. وكل شبرا هي في نفس المناسيب، بل تنحدر حينا إلى ١٩ متراً عند مأخذ ترعة الإسماعيلية الحالي. وتتكرر الصورة نفسها في النمو العمراني على طول خط القبة والمطرية والمرج، منذ إنشاء قصر القبة غالبا في عصر إبراهيم باشا (واستخدامه سكنا للأمير توفيق فيما بعد)، نجد المناسيب تتناقص قليلا من نحو ٢٣ متراً في القبة إلى ٢٢,٤ متراً في الزيتون تمشيا مع الانحدار العام. وحينما امتد عمران بر الجيزة وإمبابة من النيل غربا إلى كل القاهرة الكبرى غرب النيل فإنه إنما كان يمتد على أرض الوادي الزراعية ذات الانحدار اللطيف من الجنوب إلى الشمال ومن الهضبة الغربية صوب النيل.

أما الأماكن التي خرجت عن قاعدة خطوط المناسيب ٢٠ - ٣٠ متراً فتتركز في الشرق والجنوب على النحو الآتي:

كانت البدايات في سبعينيات القرن ١٩ حينما أنشئت حلوان الحمامات كمدينة استشفاء وترويح ونزهة. حلوان البلد قرب النيل كانت تقع على منسوب ٢٢ متراً لأنها توجد في الوادي النهري الضيق، أما حلوان الحمامات فقد أنشئت على منحدر هادئ من ٦٨ متراً في الشرق عند مصحة فؤاد إلى نحو ٤٥ متراً في غرب كتلة حلوان الحمامات السكنية القديمة ويتمشي هذا مع الانحدار السريع لحافة الهضبة الشرقية صوب النيل. واستفادة من هذا الموقع أنشأت الدولة مرصد حلوان شمال شرق حلوان على منسوب ١١٤ متراً. وفي الوقت الحالي يمتد عمران المعادي إلى حافة جبل طرة وأوديته بعد شق طريق أوتوستراد حلوان.

وفي أول القرن ٢٠ جاءت التجربة الثانية في الارتفاع إلى مناسيب أعلى في صورة بناء مدينة مصر



خريطة ١ ـ ٣ تأثير التضاريس على توجيه العمران «نموذج من غرب مدينة نصر»

الجديدة على مناسيب تتراوح بين نحو ٤٠ ـ ٤٥ متراً عند منطقة روكسي إلى ٥٣ متراً في منطقة ميدان الإسماعيلية، وإلى ٧٨ متراً في ألماظه. وبعد نحو ستة عقود جاءت التجربة الثالثة ببناء مدينة نصر التي تبدأ في الشمال من نحو ٧٠ متراً عند التقائها بمصر الجديدة إلى نحو +١٥٠ متراً في الجنوب عند نهاية المنطقة الثامنة من المدينة. وهناك مخطط «القاهرة الجديدة» الذي يقع تحت الإنشاء الآن والذي يمتد شرق مدينة نصر على مناسيب أعلى من ١٥٠ مترا. وتمثل مدينة المقطم أعلا منسوب في القاهرة حيث تصل الكتلة السكنية في المخطط الأول للمدينة في الهضبة العليا إلى ١٥٠ ـ ١٨٠ مترا. وسرعان ما بدأ تخطيط الهضبة الوسطى على مناسيب نحو مائة متر، وإسكان الزلزال شرق الهضبة العليا إلى منسوب ١٢٠ ـ ١٤٠ مترا. والأغلب أن إسكان الزلزال في المقطم سوف يلتحم مستقبلا مع عمران التجمعات السكنية للقاهرة الجديدة.

ومقابل هذه التجارب الناجحة بدرجات مختلفة، نجد تجربتين نتائجهما محبطة في نمو المدينة الكبرى. أولاهما النمو الطفيلي العشوائي لمنشأة ناصر ووادي الدويقة على مناسيب ٦٠ إلى ٨٠ متراً على حافة شديدة الانحدار أمام جبانة برقوق/ قايتباي (خريطة ٢ ـ ٤). والثانية هي النمو العشوائي للبساتين ودار السلام بين شمال المعادي ومصر القديمة والفسطاط الجديدة وعين الصيرة.

وهكذا اعتلت القاهرة المناسيب العليا التي ظلت تمنع وتحجم النمو في اتجاه الشرق عشرات القرون. ويرجع ذلك إلى:

* تضاعف سكان القاهرة وبخاصة في النصف الثاني من القرن العشرين.
* إمكان التغلب على الانحدارات العالية بواسطة تقنية بناء الطرق الحديثة وشيوع نمط السيارة بأشكالها المختلفة.
* القوى المركزية المتزايدة التي تجمعها القاهرة كقطب ذي مغناطيسية كبيرة في جذب وتركيز إمكانات الحياة العليا وأوجه النشاط الاقتصادي والخدمي.

وبرغم التقدم في تقنية وسائل النقل والطرق إلا أن التضاريس الوعرة ما زالت تشكل عنصرا من عناصر الطبيعة ليس سهلا التغلب عليه. وربما كانت خريطة ١ـ٣ (الجبل الأحمر وغرب مدينة نصر) تمثل بصدق أحد اشكال فعالية الوعورة الأرضية في توجيه مخططات العمران بعيدا عنها.

٣ـ كيف نمت القاهرة ؟

من المعروف أن هناك عدة أشكال في جغرافية المدن لتفسير تاريخ نمو المدينة. لكن ليست كل هذه الأشكال منفصلة عن بعضها تمام الانفصال، بل الذي يحدث أن يتم نمو مدينة على شكلين أو أكثر، وإن كان هناك شكل أكثر وضوحًا يتم على أساسه النمو الأكبر للمدينة المعينة، خاصة إذا كانت المدينة ذات تاريخ طويل (كما هو الحال في معظم المدن الكبرى في الشرق الأوسط وحوض البحر المتوسط والصين والهند وبدرجة أقل في أوربا الغربية والوسطى). فالغالب في هذه الحالات أن يحدث النمو المديني بشكل معين في فترة زمنية وبأشكال أخرى في فترات لاحقة.

وفي حالة القاهرة يمكن تتبع نموها على البعدين الزماني والمكاني على ضوء معظم الأشكال التي يتم بها النموُ المديني وهذه الأشكال هي : (أ) النمو من نواتين مدنيتين أو أكثر والتحامهما معا. (ب) النمو المركزي من نواة واحدة، ثم النمو التدريجي حولها. (ج) النمو المخطط. وسوف تعالج هذه الأشكال ضمن تتبع حركة النمو لأجزاء القاهرة وأقسامها الجغرافية كل على حدة.

المنطقة المركزية من القاهرة

المقصود من المركزية المنطقة الأصلية للقاهرة من بولاق إلى الدراسة ومن باب الحديد إلى مصر القديمة حتى بدايات القرن العشرين، والتي غلبت عليها تسمية «مصر المحروسة» خلال القرن ١٩. وهي ما يمكن أن نعبر عنه أيضًا بالمنطقة الوسطى أو قلب القاهرة. وفي هذا الجزء من المدينة نجد عمليات التفاعل العديدة عبر القرون من إنشاء لمدن الحكم ونموها وتدهورها والتصاقها باتجاهات نمو مكانية أقدم أو أحدث. وباختصار فإن دينامية القاهرة تظهر في القاهرة المركزية : نمو من نواة ثم عدة نوايات ثم نمو مخطط، بينما الامتدادات التالية وخاصة في القرن العشرين تسير في اتجاه واحد هو النمو المخطط استجابة لمتطلبات الانطلاقة الكبرى في النمو السكاني المصري والقاهري.

القاهرة المركزية نشأت في صورة عدة مدن الواحدة خارج الأخرى. أول هذه المدن الفسطاط التي سميت بعد ذلك مصر أو مدينة مصر سنة ٦٤١ م ثم نشأت العسكر إلى الشمال منها سنة ٧٥١م بعد الثورة المصرية ضد الحكم العباسي وهروبا لقاعدة الحكم من كثافة السكن والسكان داخل الفسطاط. وبعد نحو قرن أنشأ أحمد بن طولون والي مصر المستقل عن الخلافة العباسية مدينة جديدة باسم «القطائع» إلى الشمال الشرقي من العسكر عام ٨٦٨ م. بين حافة المقطم عند موقع القلعة الحالية وبين قلعة الكبش. لكن نمو العسكر والقطائع توقف بعد سقوط الدولة الطولونية عام ٩٠٦م. في الوقت الذي ظلت فيه مدينة مصر تنمو بالتدريج، لأنها كانت مركز السكن والتجارة، بينما كانت العسكر والقطائع مدن حكم. وفي سنة ٩٦٩م دخل جيش الفاطميين مصر بقيادة جوهر الصقلي قادما من تونس بعد عدة محاولات فاطمية سابقة فاشلة للاستيلاء على مصر نتيجة مقاومة كافور الإخشيدي، فلما مات

سنة ٨٦٨ سقطت مصر أمام الفاطميين. أنشئت قاهرة المعز في مكانها الحالي بين الخليج المصري والتلال الشرقية في الدراسة، وأحيطت جميعها بسور من اللبن وخندق. وظلت عاصمة ملكية لمصر الفاطمية قرابة قرنين من الزمن. وكانت تحتوي على القصور الملكية ومقر الحكم والجامع الأزهر بالإضافة إلى إقطاع أحياء لسكن أنصار الدولة الفاطمية من قبائل شمال إفريقية. ولا شك أن العمران ظل يزحف مع الضغط السكاني من مدينة مصر تجاه الشمال الشرقي - أي تجاه القاهرة الفاطمية منحصراً بين الخليج المصري من الغرب ومقدمات حافة المقطم من الشرق. وعلى هذا ظهرت ضواح جديدة لمدينة مصر منها الحمراء الدنيا والوسطى والقصوى التي كانت في المنطقة الممتدة حاليًا بين دير النحاس والسيدة زينب. وفي الوقت ذاته لم تمتد مدينة مصر شمال أو غرب مسار الخليج المصري لكثرة المستنقعات وطغيان مياه الفيضان عليها بين حين وآخر. وقد أخذت أحوال مدينة مصر تسوء بعد الفتن والحروب الداخلية والمجاعة أثناء خلافة المستنصر من عام ١٠٤٠ إلى ١٠٧٤م، ثم حدوث النزاع بين الوزيرين شاور وضرغام وتداخل الصليبيين وجيوش سلطنة ابن زنكي بقيادة شيركوه وصلاح الدين في مصر بدعوة من الخليفة الفاطمي، ثم إحراقها بأمر الوزير شاور عام ١١٦٩م. وقد عاد السكان إلى مدينة مصر بعد استقرار الأمور في بداية العهد الأيوبي، لكن السكن اقتصر على المنطقة الغربية وخاصة بعد أن شيد الملك الصالح الأيوبي (١٢٤٠م) قلعته في جزيرة الروضة، وهُجِرَ الجانب الشرقي من الفسطاط بعد الحريق تمامًا. والحقيقة أن مدينة مصر كان قد أفل نجمها بعد الحريق. فبعد سقوط الدولة الفاطمية ونزوح الناس إلى القاهرة الفاطمية التي لم تعد عاصمة ملكية، اقتصر العمران في مدينة مصر على عدة شرائح عمرانية طولية في منطقة دير النحاس وجامع عمرو ومنطقة مرتفع أبوالسعود الجارحي، وحول الأديرة الموجودة في مصر القديمة. وظلت كذلك شرائح مبعثرة حتى الثلاثينيات من هذا القرن حينما نمت القاهرة واتصلت عمائرها بمصر عتيقة أو بقايا مدينة مصر الفسطاط.

أما القاهرة الفاطمية فقد نمى عمرانها للدرجة التي أزيل معه أسوارها الشمالية والجنوبية لتبنى من جديد على مبعدة من المكان الأصلي (بدر الجمالي في أواخر العصر الفاطمي). وأدار صلاح الدين الأيوبي سورا حول القاهرة إلى الفسطاط والقلعة والنيل، وهو بذلك أول من وحد نوايات القاهرة في نواة واحدة. وكان ذلك فكر عسكري لحماية المدينة واستجابة لنمو العمران الذي كان قد تعدى الأسوار في منطقة باب الشعرية الحالية متجهًا إلى الالتحام بعمران ميناء المقس (أو المكس أو المقسي) وموقعها الآن منطقة باب البحر وباب الحديد وأولاد عنان، وكانت المقس هذه ميناء القاهرة الفاطمية والأيوبية، وتاريخها يرجع إلى ما قبل دخول عمرو بن العاص مصر - إذ الأغلب أن المقس كانت هي قرية أو مدينة «أم دينين» كما عرفها المؤرخون الأوائل مسرحًا لمعركة بين الجيش العربي والرومان قبل معركة بابليون[1]. وقد ظلت ميناءً للقاهرة حتى فترة الأيوبيين وأوائل العهد المملوكي ثم

---

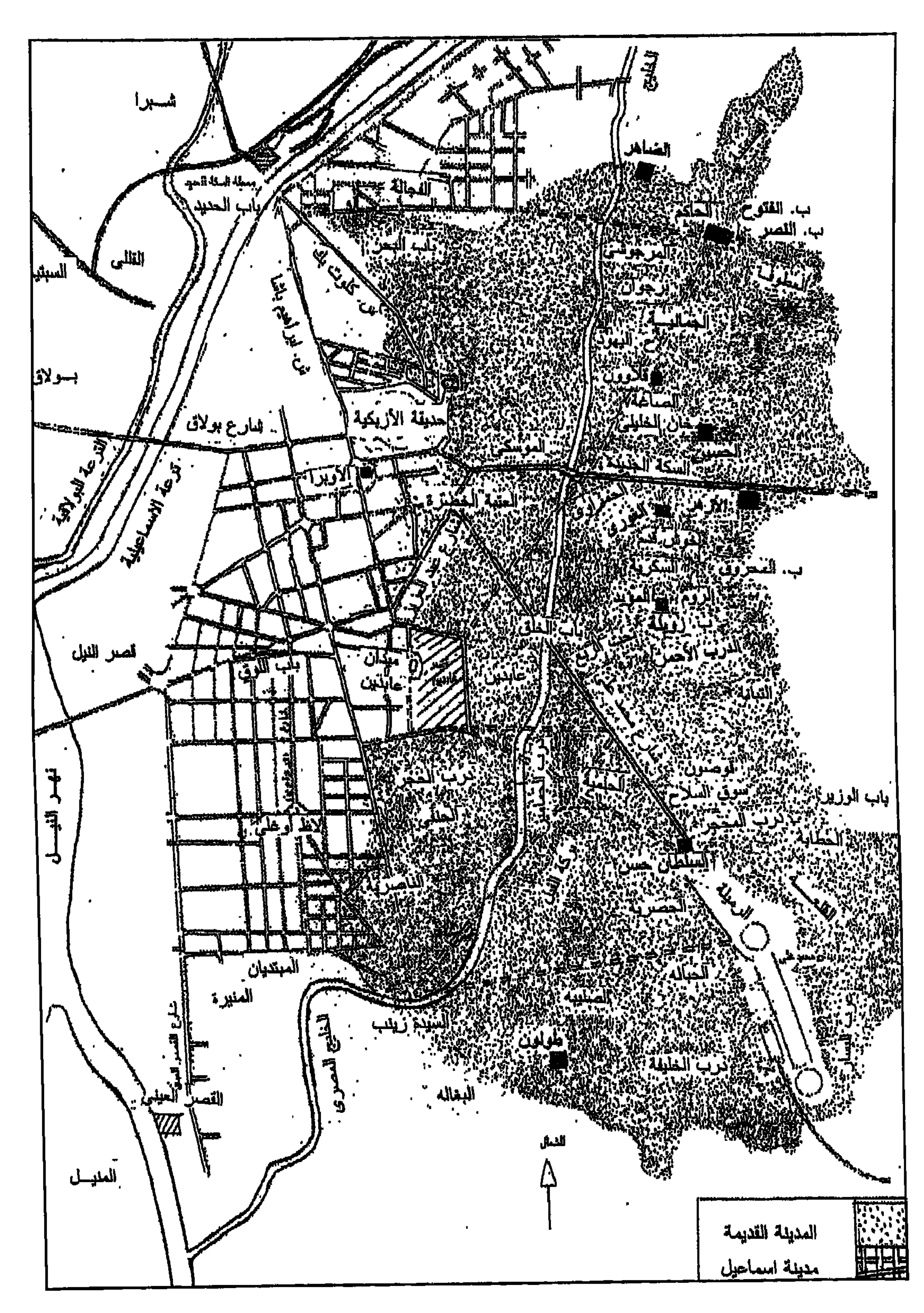
(١) هناك إشارات أخرى أن أم دينين كانت محل مدينة «أوون» الفرعونية التي هي الآن قرب المطرية الحالية.

انتقل النيل غربًا فصارت بولاق هي ميناء القاهرة لفترة طويلة . ولم يمتد عمران القاهرة الفاطمية صوب مدينة مصر إلا في العهد الأيوبي وأوائل المملوكي بعد تشييد القلعة . ويضاف إلى ذلك أن المنطقة الواقعة بين سفح قلعة الكبش وجبل يشكر وبين باب الخلق كانت تحتله بركة كبيرة هي بركة الفيل التي ظلت قائمة حتى عهد الحملة الفرنسية على مصر في أواخر القرن ١٨ . وكذلك عبر النمو العمراني أسوار القاهرة الفاطمية في العهد الأيوبي المملوكي في منطقة باب الخلق متجهًا إلى منطقة باب اللوق وعابدين والناصرية بعد حفر الخليج الناصري في عهد السلطان محمد بن قلاوون (١٣٢٥م) الذي كان مأخذه من النيل في منطقة التحرير الحالية . وربما تكونت عدة برك غربي الخليج المصري نتيجة هجرة النيل منها بركة السقايين فيما بين عابدين والسيدة زينب وبركة الفرايين (نسبة لصناعة وتجارة الفراء) عند ميدان عابدين وبركة قاسم بك محل شارع المبتديان وبركة قارون في البغالة وتحولت هذه المنطقة إلى بساتين وبعضها امتد داخلها العمران . وأكبر البرك كانت بركة الأزبكية التي ظلت حد العمران القاهري في الغرب (منطقة الموسكي والعتبة ووجه البركة) ويحيط بها شمالاً عمران القاهرة الممتد إلى المقس على طول ما نعرفه الآن بشارعي كلوت بك والجمهورية .

وموجز القول إن العمران المديني للقاهرة الفاطمية ظل ينمو خلال العصر المملوكي إلى أن عبر نهائيا الخليج المصري وانتهى غربًا عند خط يكاد يتفق مع مسار شارع الجمهورية الحالي بين المقس (باب الحديد) وعابدين والناصرية إلى السيدة زينب . كما أن العمران في الشمال امتد خارج الأسوار إلى منطقة الحسينية وبركة الشيخ قمر والظاهر وبركة الرطلي وأرض الطبالة (الفجالة) . كذلك امتد العمران جنوب القاهرة الفاطمية في اتجاه القلعة . وبذلك يكون العمران في منطقة القاهرة قد نمى بحيث أدى إلى التحام بين النواتين الرئيسيتين : مدينة مصر ومدينة القاهرة (أو ما سمي مصر الفسطاط ومصر القاهرة) برغم أنه حينما تم الالتحام كانت مدينة مصر قد تدهورت كثيرًا . وقد تم الالتحام في منطقة السيدة زينب ـ الناصرية ـ فم الخليج من ناحية ، وفي منطقة السيدة زينب ـ القلعة ـ الحلمية من ناحية أخرى .

ويمكن أن نلخص الموقف في هذه النقطة على النحو التالى :

النمو العمراني في منطقة القاهرة المركزية تم نتيجة التحام عدة نوايات أقدمها نواة مدينة مصر في الجنوب الغربي والمقس في الشمال الغربي والقاهرة الفاطمية في الشمال الشرقي والعسكر والقطائع والقلعة في الوسط والشرق . والحقيقة أن المنطقة الوسطى كانت منطقة ضعف تذبذب فيها العمران من نمو وازدهار إلى تدهور وخراب . وذلك راجع إلى اختلاف في وظيفة وطبيعة العمران في النواتين الرئيسيتين مصر والقاهرة : فبينما الأولى مركز العمران والتجارة والسكان ، كانت الثانية مركز الحكم والسياسة . ولم يحدث الالتحام بينهما إلا بعد انتقال مركز الحكم إلى القلعة وفقدان القاهرة الفاطمية لهذه الوظيفة .



خريطة ١ ـ ٤ القاهرة في عصر الخديو إسماعيل (١٨٦٩)

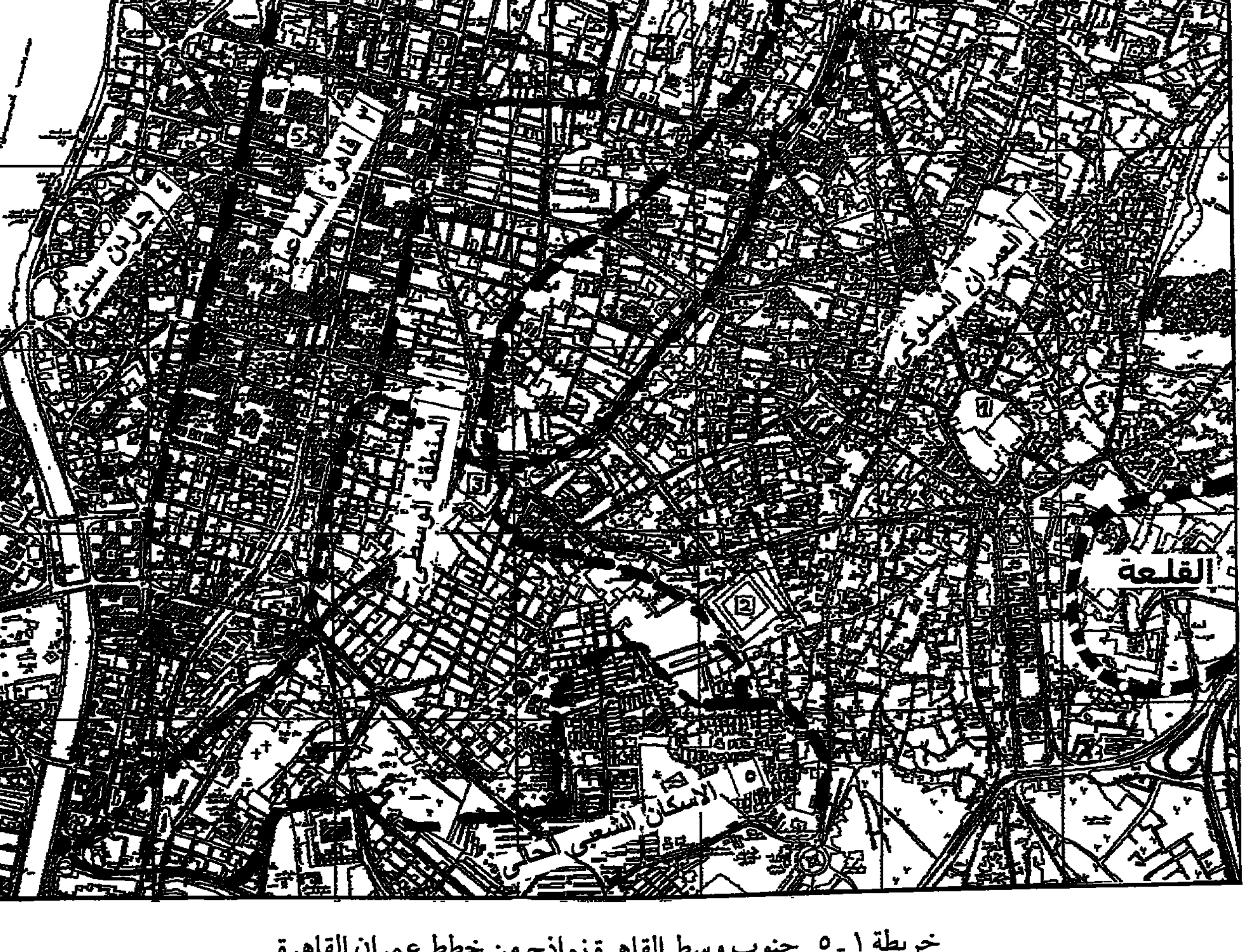
النمو المخطط في القاهرة المركزية في القرن الـ ١٩.

بعد أن تم تبلور العمران على النحو الذي ذكرناه ظلت المدينة على هذا النحو متوقفة عن النمو خلال العهد العثماني. وفي آخر القرن ١٨ سجلت الحملة الفرنسية خريطة القاهرة في صورة مستطيل كبير حده الشرقي من القلعة إلى تلال قطع المرأة في الدراسة إلى تلال ومقابر باب النصر، وحده الغربي خط يكاد يوازي شارع عماد الدين ومحمد فريد من باب الحديد إلى السيدة زينب، وحده الشمالي من الحسينية إلى الفجالة وباب البحر وحده الجنوبي من القلعة إلى طولون إلى البغالة (السيدة زينب). ومن هذا المستطيل الكبير (خريطة ٣ ـ ٦) بدأت المدينة تنمو في القرن ١٩م. ومقدمات النمو أخذت صورة متكررة من إنشاء قصور للحكام خارج المركز المديني. وأهم الأمثلة قصر محمد علي بشبرا وقصر عباس بالعباسية وقصري القبة والقصر العالي لإبراهيم باشا بجاردن سيتي [١]. وفي اتجاه تلك القصور كان العمران يمتد مع الطرق الواسعة المتجهة إليها من المدينة. لكن أهم دفعة في النمو المركزي للمدينة بدأ بردم بركة الأزبكية في عهد محمد علي وإنشاء شارع الموسكي من ميدان العتبة الخضراء إلى الأزهر والحسين وشق طريق من الأزبكية إلى بولاق وتحسين شارع الخليج وغيره الذي يقود من الموسكي إلى القلعة، وبدايات إنشاء شارع محمد علي من القلعة إلى العتبة. وفي عهد الخديو إسماعيل تواصلت هذه المجهودات في إنشاء الشوارع الحديثة المستقيمة من محطة القطار في باب الحديد إلى العتبة والأوبرا وقصر عابدين وإنشاء كوبري قصر النيل عام ١٨٧٢ للوصول إلى القصر الجديد الذي أنشأه إسماعيل في الجزيرة (الذي أصبح فندق عمر خيام الجزيرة ثم فندق ماريوت الآن). وكذلك كان هناك دفعة جديدة في النمو المركزي هي تلك التي التزمت بتخطيط منطقة واسعة سميت الإسماعيلية والتوفيقية وشملت ما بين بداية ميدان التحرير إلى شارع ٢٦ يولية شمالاً ومن جسر قصر النيل غربًا إلى دار الأوبرا شرقًا وهي الآن «وسط البلد»[٢]. وارتبط ذلك التوسع بإنشاء جسر قصر النيل كخطوة في سبيل إنشاء طريق رئيسي بين عابدين وقصر إسماعيل في الجيزة. لم يتم ذلك إلا بعد إنشاء كوبري البحر الأعمى (الجلاء) عام ١٨٧٧. وعلى هذا النحو تقدم العمران المخطط بين باب الحديد وبولاق شمالاً وباب اللوق وميدان الإسماعيلية (التحرير) جنوبًا متجهًا من المدينة القديمة إلى منطقة عابدين صوب الغرب حتى ضفة النيل ويمر فيها طريقان رئيسيان الشمالي من الأزبكية إلى بولاق (شارع ٢٦ يولية) والثاني من عابدين إلى قصر النيل (شارع التحرير). وفيما بين باب اللوق والسيدة زينب امتد العمران إلى الغرب أيضًا حتى شارع القصر العيني والقصر العالي (قصر الدوبارة) غربًا، وشارع المبتديان جنوبًا. وفي هذه المنطقة الجديدة أنشئت عدة قصور للأثرياء مثل قصر إسماعيل باشا المفتش (وزارة المالية) في لاظ أوغلي. وكان لتركز الحكم بين قصر عابدين والوزارات في لاظ أوغلي أثر كبير على امتداد العمران في منطقة المالية والسيدة زينب وجنوبها إلى البغالة، لكن

---

(١) علي مبارك «الخطط» الجزء الأول ص ٨٣ ـ ٨٤ طبعة بولاق ١٣٠٦هـ.

(٢) أغلب الإشارات المكتوبة تذكر أن تخطيط حي الإسماعيلية قد تم بعد زيارة إسماعيل لباريس وإعجابه بمخططات المهندس الفرنسي الشهير هوسمان في منطقة واسعة من باريس وقام علي باشا مبارك بتخطيط حي الإسماعيلية في ١٨٦٩، وصمم مهندس فرنسي حدائق عامة على رأسها حديقة الأزبكية.



خريطة ١ ـ ٥ جنوب وسط القاهرة نماذج من خطط عمران القاهرة

وجود تلال زينهم أوقفت النمو في هذا الاتجاه. ونمى العمران بعض الشيء من الحسينية وبركة الرطل قليلاً إلى الشمال صوب منطقة السكاكيني وغمرة والعباسية.

أما النمو المركزي صوب الشرق والجنوب الشرقي فقد حدده مانعان: أولهما تلال الدراسة والثاني عامل بشري متمثل في وجود منطقة مقابر الجبانة الشرقية (باب الوزير وقايتباي وبرقوق والغفير) والقرافة الكبرى (الإمام الشافعي) في الجنوب الشرقي. وعلى هذا النحو يكون النمو المركزي للقاهرة قد تخطى عقبة البرك التي كانت تمتد في خط طويل من الأزبكية إلى الفرائيين إلى السقايين إلى بركة الفيل، واتجه التعمير إلى النيل فأشرف عليه أو يكاد فيما بين بولاق وقصر الدوبارة فقط بالإضافة إلى منطقة قصر العيني. وكان هذا الاتجاه الغربي صوب النيل هو الذي يمثل أكبر قدر من النمو المركزي في القرن ١٩ بينما ظل ذلك النمو ضئيلا في اتجاه الشمال. ولعل السبب في ذلك وجود عقبة خطيرة هي امتداد خط السكة الحديد من باب الحديد إلى السويس شمال الفجالة وغمرة مباشرة وخط الصعيد شمال السبتية. وقد كان لهذا أثره على ضعف وبطء حركة النمو المركزي من باب الحديد صوب شبرا ومن غمرة إلى القبة والضواحي في الزيتون والمطرية.

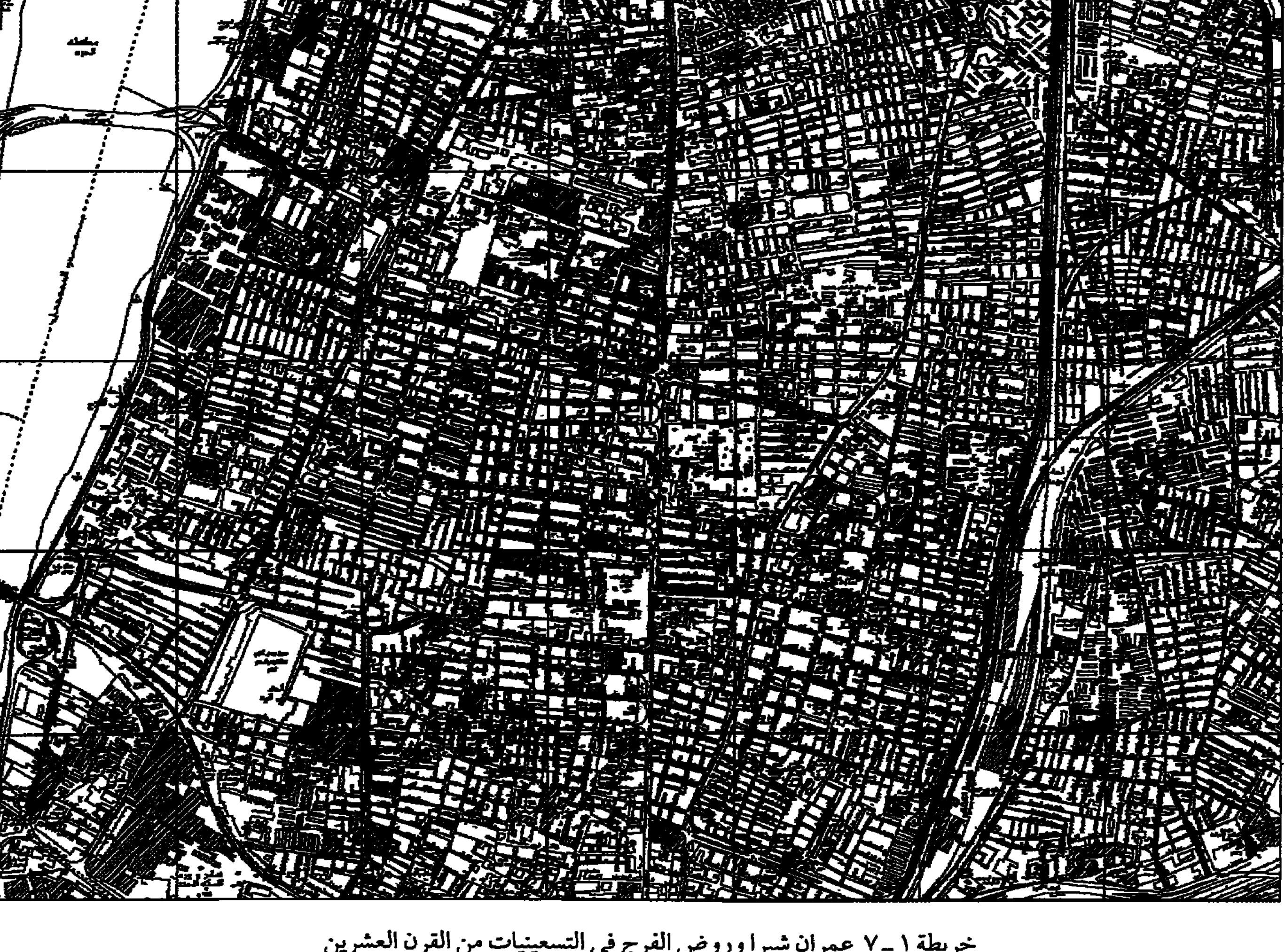
أحياء شمال القاهرة

سبق أن ذكرنا أن بناء القصور كان له دور في مد الطرق والجسور خارج القاهرة في خلال القرن ١٩. وقد ساعد ذلك على أن تتخذ الطرق مجالاً للنمو العمراني. فشارع شبرا أصبح العمود الفقري للذراع العمراني الشمالي للقاهرة. ومع اتصال العمران شمال محطة باب الحديد تكون محور عمراني آخر مع شارع الترعة البولاقية، ومحور جزيرة بدران الموازي لخط حديد الصعيد. وقد تلاحمت المباني على طول هذه المحاور بحيث إنه يمكن القول إن منطقة شبرا وروض الفرج والساحل وحدائق شبرا والترعة تكون في مجموعها ذراعًا سميكًا ضخمًا يمتد قرابة ٥ , ٤ كم بين باب الحديد وترعة الإسماعيلية، ويتصل عبر هذه الترعة بالإشعاع العمراني الصناعي والسكني في شبرا الخيمة التي تمتد قرابة ثلاثة كيلو مترات.

وهناك الآن ذراع عمراني جديد ينمو ويمتد مع محور شارع بورسعيد شمال منطقة غمرة متجهًا بدوره إلى ترعة الإسماعيلية، ولعل مصيره مصير ذراع شبرا من حيث إمكان تلاحمه مع الذراع الشمالي الشرقي المتجهة إلى المطرية ومع ذراع شبرا عبر منطقة مهمشا والشرابية والزاوية الحمراء ومنطقة السواح والأميرية. ويتكون بذلك استمرار عمراني حده الجنوبي خطوط السكة الحديد والمترو من باب الحديد إلى غمرة، وحده الشمالي ترعة الإسماعيلية، وحده الغربي النيل، وحده الشرقي القبة والزيتون. فإذا تم ذلك لم يعد هناك ذراع أو أذرع عمرانية مشعة من مركز المدينة، بل جزء آخر من المدينة يضاف إليها ويمتد منه إشعاعات عمرانية إلى شبرا الخيمة ومسطرد. لكن في داخل هذا الاستمرار العمراني الشمالي ستظل خطوط السكة الحديد المتجهة شمالاً أو شرقًا عائقًا وفاصلاً ثقيلاً



خريطة ١ ـ ٦ عمران شبرا وروض الفرج في العشرينيات من القرن العشرين



خريطة ١ ـ ٧ عمران شبرا وروض الفرج في التسعينيات من القرن العشرين

بين القاهرة جنوبها وشمالها . ومن الممكن التغلب مبدئيا على هذا العائق بإنشاء أنفاق وجسور (كما هو الحال في نفق الشرابية وشبرا وكوبري شبرا العلوي) لكن هذه الأنفاق والجسور تؤدي إلى تكوين «عنق زجاجة» في المواصلات مما يؤدي إلى اختناق في النمو العمراني وتوقف أو نمو ضئيل . وأحسن الأمثلة على ذلك منطقة مهمشا والشرابية التي تقع في شكل بيضاوي يحيط به الخطوط الحديدية من كل اتجاه . وبرغم وجود نفق الشرابية وغمرة إلا أن النمو ظل شبه متوقف بالمقارنة بالنمو العمراني على طول محور طريق بورسعيد أو محاور شبرا ، فضلاً عن أن العمران في الشرابية ومهمشا غير صحي وفقير جداً نتيجة لسكن عشوائي بموازاة الخطوط الحديدية . ولكن التحسين الحالي للمنطقة بعد استكمال كوبري ٦ أكتوبر العلوي ووجود منزل ومطلع له من شارع بورسعيد غالبا ما يؤدي إلى إعادة تخطيط المنطقة بصورة أحسن في الشرابية وبورسعيد والوايلي والزاوية الحمراء .

وربما كان الحل الأوفق نقل محطة حديد القاهرة من باب الحديد إلى شبرا الخيمة باسم محطة الشمال لخدمة الخطوط المتجهة إلى وسط الدلتا وشمالها و الإسكندرية ، ومحطة أخرى في مسطرد باسم محطة الشرق لخدمة النقل الحديدي إلى الشرقية ومدن القناة ، ومحطة ثالثة في إمبابة أو الجيزة باسم محطة الجنوب . ويترك مجال الخطوط الحديدية القائمة لتسيير خطوط مترو سطحي ونفقي لمزيد من خدمة النقل في الكتلة السكانية الضخمة الشمالية والغربية من القاهرة .

احياء الشمال الشرقي

أما الذراع الشمالي الشرقي فقد نشأ مع إنشاء خط حديد الضواحي الممتد من كوبري الليمون إلى عزبة النخل والمرج مارا بالدمرداش والقبة والزيتون والمطرية وعين شمس . وقد ظل العمران في هذا الذراع أقل سمكًا من عمران شبرا حتى منتصف الخمسينيات وذلك لأن السكن هنا ، وبخاصة أحياء حدائق القبة[1] والزيتون و حلمية الزيتون والمطرية ، أخذ شكل الضواحي المترفة : نمط الفيلات ومدن الحدائق بتأثير القصر الملكي في القبة وقصور بعض الأمراء في المطرية والمرج . وحول هذه الضواحي نشأت أحياء لسكن أفقر و لتقديم الخدمات كدير الملاك جنوب القبة ومنشية الصدر شرق القبة والوايلي غرب القبة وولي العهد ، والنعام وعين شمس شمال المطرية ومنطقة المطراوي غرب المطرية ، بالإضافة إلى سكن عرب الحصن وعرب الطوايل قرب مسلة عين شمس . وقد تدهورت المنطقة بعوامل عدة منها :

١- انتهاء الحكم الملكي الذي أفقد المنطقة البهاء الذي كانت تتمتع به من ناحية التنظيم العمراني وأشكال البناء .

---

(١) أنشئت شركة حدائق القبة ١٩٠٨ لتعمير منطقة تفتيش القبة وذلك بوضع مخطط لبناء فيلات وقصور للأغنياء جنوب قصر القبة على مساحة نحو مائة فدان .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

٢ـ هجرة أبناء أكابر الناس وأغنيائهم إلى أحياء وأماكن أخرى أكثر تقديما للخدمات في صورة فيلات أو شقق فاخرة في مصر الجديدة والزمالك والدقي والعجوزة.

٣ـ تدهور سكن الفيلات بالتقسيم حسب شرع الإرث إلى شرائح صغيرة ومن ثم التحول إلى نمط العمارات وأغلبها اقتصادي وفقير تلبية لاحتياج السكان الجدد الذين يحلون محل الأغنياء السابقين.

٤ـ وأخيرا سقوط أهمية قطار الضواحي كوسيلة نقل بطيء بالمقارنة بنمو متسارع لعصر السيارات التي مكنت الأغنياء من الانتقال إلى أماكن متباعدة. ولحسن الحظ لم يفكر أحد في إلغاء قطار الضواحي الذي ظل يعمل دون كلل في خدمة الأعداد المتزايدة من السكان في هذه الأحياء إلى أن أوقف القطار وحل محله خط المترو كوسيلة أسرع وبتقاطر زمني أسرع مرات عديدة من تقاطر القطارات.

وتلبية لاحتياجات النمو المساحي والسكاني كان لإنشاء الطرق الجديدة غربي قصر القبة والمطرية والسواح والمطراوي من ناحية، وتحسين شوارع جسر السويس وبورسعيد والوايلي الكبير من ناحية أخرى، أثر بالغ في النمو السكني أولا في المناطق البينية الفضاء وخاصة بين الزيتون والحلمية ومصر الجديدة والنزهة والمطرية وأرض النعام وعين شمس وعزبة النخل. وثانيا إمكان زحف العمران خارج هذه الضواحي للأسف على حساب الأرض الزراعية الشمالية بين عين شمس وعزبة النخل والمرج والحرفيين وبركة الحاج ومدينة السلام، ومن المطرية غربا في اتجاه الأميرية ومسطرد. وكلها سكن فقير زاد من فقره مساكن عشوائية كثيرة داخل هذا النطاق مثل عزبة «أبوحشيش، وعزبة القرود» التابعتين لقسم الزيتون.

ويمتد هذا الذراع القاهري الشمالي الشرقي قرابة عشرة كيلومترات من غمرة إلى عين شمس ونحو ١٨ كم إلى مدينة السلام. وهو بذلك يفوق امتداد القاهرة الشمالي من باب الحديد إلى آخر شبرا الخيمة الذي يصل نحو عشرة كيلومترات.

ومن المحزن تحول منطقة مسلة عين شمس والأرض الأثرية حولها من آثار في مساحة كبيرة مكشوفة إلى مكان ضيق مسور بالأسلاك وسط غابة من الأبنية والعمارات الفقيرة المفتقرة إلى أي حس جمالي ـ فلا غرو أن أي حس جمالي يتنافى مع الفقر بأنواعه. ولأن هذا الزحف السكني قد بني على أرض أثرية هي أرض مدينة «أوون» الفرعونية التي زارها حكماء الأغريق القدماء مثل أفلاطون وأرسطو وقبلهم المؤرخ الكبير هيرودوت وعرفوها باسم «هليوبوليس» التي هي ترجمة حرفية للفرعونية بمعنى «عين شمس» وأنها مدينة العلم، وبالتالي أقدم جامعة عرفها العالم استمرت في عطائها العلمي والكهنوتي ما يزيد على ثلاثة آلاف سنة. وأقرب صورة لها في أذهاننا هي جامع الأزهر الذي تحول منذ إنشائه إلى جامعة حفظت علوم الدين والمعارف ألف سنة حتى الآن. فكيف فرطنا في هذه الأرض الأثرية التي قد تزيدنا علما بـ «أوون» إذا ما استمرت الحفائر حولها. ماذا تفعل مصلحة الآثار في هذا الخضم العشوائي من المساكن الكثيفة ؟!

ويتصل هذا الذراع من الشرق بالمنطقة العمرانية التي كانت تسمى عند نشأتها عام ١٩٠٥ «واحة عين شمس» أو مصر الجديدة حاليًا. ولقد تضخمت مصر الجديدة في كل الاتجاهات (عدا الاتجاه الجنوبي حيث المعسكرات القديمة التي تفصلها عن العباسية لمسافة تبلغ ٥ ,٣كم).

وضاحية مصر الجديدة لم تنشأ كذراع عمراني، وإنما نشأت كمدينة مخططة يصلها بالقاهرة خط ترام سريع (مترو) من شارع عماد الدين في قلب المدينة إلى ميدان الإسماعيلية بالإضافة إلى وصلة قديمة لترام عادي من العباسية (الترام الأبيض) إلى ميدان الجامع. ونظراً لنشأة مصر الجديدة المستقلة فإنها في الواقع مدينة جديدة نشأت خارج القاهرة، لكن عملية الاقتراب العمراني بينها وبين الذراع الشمالي الشرقي بواسطة خط ترام قديم (شارع القبة) قد جعلتها في صورتها العامة جزء من إشعاع عمراني مرتبط بذراع القاهرة الشمالي الشرقى. وعملية الاقتراب العمراني بين مصر الجديدة والعباسية كانت وما زالت يقف دونها عائق بشري هو معسكرات الجيش القديمة. والمنتظر بعد إزالة هذا العائق أن يتصل العمران بينها وبين المدينة الكبرى اتصالاً تاما. وقد بدأ فعلا هذا التفكك بتخصيص الجزء الجنوبي من هذه المعسكرات لبعض كليات جامعة عين شمس والمستشفى التخصصي. وإلى الشمال منها مبنى الكلية الفنية العسكرية، وأمامها مصلحة الأرصاد الجوية والمساحة العسكرية. وبذلك تحول شارع الخليفة المأمون من ميدان العباسية إلى بداية منشية البكري إلى طريق تحف به مراكز وأبنية تعليمية وعلمية وتطبيقية وبحثية باستثناء مبنى وزارة الدفاع.

وجود العائق بين عمران مصر الجديدة والعباسية، سواء كان في صورة معسكرات أو في صورة أبنية جامعية وتعليمية وحكومية، هو السبب الذي يجعلنا نشعر بأن مصر الجديدة مكانيا وسيكولوجيا هي الضاحية الوحيدة التي تكون مدينة في حد ذاتها لها كفاية ذاتية بينما بقية الضواحي والأذرع في احتياج مستمر إلى خدمات مركز القاهرة.

مدينـة نصـر

تمتد مدينة نصر إلى الجنوب والجنوب الشرقي من طريقي الميرغني وصلاح سالم على التوالي لمسافات غير محدودة بطبيعة خطة شوارعها الشبكية التي يمكن أن تمتد إلى أي مسافة يصل إليها العمران. ولكنها في الوقت الحاضر تمتد مسافة نحو ٦ كم من مدينة الألعاب الرياضية حتى نهايات مدافن المدينة في الجنوب، ونحو عشرة كيلومترات من الشرق إلى الغرب. ويمكن القول إن الطريق الدائري الحالي يمثل الحد الشرقي الذي يمكن أن يحيط بمدينة نصر من الشرق ويفصل بينها وبين التجمعات السكنية التي تتجمع الآن تحت مسمى القاهرة الجديدة. ويحتاج الأمر إلى تحديد أكثر دقة يفصل بينها وبين القاهرة الجديدة بعد اكتمال الأخيرة. وقد أنشئت مدينة نصر في الستينيات كمنطقة عمارات مختلفة الأحجام وإن كان معظمها لا يصل إلى أعلى من ثمانية طوابق، بواسطة القطاع العام باسم شركة مدينة نصر، وذلك على نحو مشابه لمشروعات الإسكان اليوجسلافية آنذاك. وما زالت



خريطة ١ ـ ٨ نمو العمران بين مصر الجديدة والزيتون ما بين ١٩٣٠ و ١٩٩٥

(١) و (٢) حدود عمران مصر الجديدة سنة ١٩٣٠ (٣) سراي القبة (٤) حديقة الميريلاند

هذه الأبنية قائمة في نواح متعددة وإن كان معظمها يتركز في المنطقة الأولى والثانية. وتركت بقية المناطق والأحياء لمبادرات القطاع الخاص والهيئات العامة. ولهذا نجد عمارات القطاع الخاص تصل إلى متوسط عشرة طوابق وأكثر بينما أبنية الهيئات أقل من ذلك. وفضلا عن ذلك فإن الدولة خصصت أماكن متعددة لعدد من الوزارات والأجهزة المركزية كوزارة المالية والجمارك والبترول والتخطيط والإحصاء والتنظيم والإدارة إلخ. . وإلى جانب ذلك اتخذت عدة شركات بترولية مقرها في مدينة نصر وكذلك عدد كبير من النوادي التابعة للأسلحة العسكرية المختلفة، وأخيرا مدينة الألعاب الرياضية واستاد القاهرة ومركز المؤتمرات وجامعة الأزهر في مقرها الجديد الذي يحتل مساحة ربما كانت أكبر المساحات التي تشغلها أي جامعة مصرية أخرى.

أحياء القاهـرة الجنوبية

أما الذراع العمراني المتجه من القلعة جنوبًا فهو قديم ونموه محدود لعدة أسباب منها أن غالبيته يتكون من المقابر الكبرى للقاهرة منذ نشأة الفسطاط، وفيه كثير من الأضرحة لعلماء الدين، من أهمهم الإمامين الشافعي والليثي والسيدة نفيسة والشيخ أبو السعود. وأخيراً فإن الذراع الجنوبي الغربي هو ذلك الممتد مع خط حديد حلوان من مصر القديمة وهو أقل الأذرع العمرانية اتصالاً ـ إذ إنه يتكون من عدة ضواحي سكنية منفصلة منها المعادي والمعصرة وطرة وحلوان. لكن مع كهربة الخط الحديدي، والضغط السكاني والنمو الصناعي فإن هناك اتجاه للعمران أن يتلاحم كما حدث عندما امتد عمران مصر القديمة والبساتين إلى دار السلام، وما هو في طريق الوقوع من امتداد بين دار السلام ومشارف حدائق المعادي، وبين المعادي وطرة. وامتد العمران على شرائح زراعية جنوب المعصرة إلى حلوان والتبين فتحولت الكثير من العزب مثل عزبة الوالدة وعزبة كامل صدقي وقرية حلوان البلد إلى أحياء عشوائية لسكن فقير. كما تدهورت حلوان الحمامات من ضاحية مخططة جيدا ومن أماكن استشفاء وترويح إلى سكن متوسط وفقير. وارتبط كل ذلك بالصناعات المتعددة التي أنشئت في جنوب القاهرة وعلى رأسها الحديد والصلب وفحم الكوك والسيارات والطائرات حول حلوان والأسمنت شديد التلوث في طره فضلا عن المحاجر الكثيرة المنتشرة شرقي أوتوستراد حلوان.

وربما كانت النقاط المضيئة في هذا الخضم هي مدينة ١٥ مايو المخططة لاستيعاب عدد كبير من العمالة الصناعية (في تعداد ١٩٩٦ بلغ عدد السكان نحو ٦٥ ألفا)، وكذلك المساحة الكبيرة التي أعطيت لجامعة حلوان. ولا شك أن هناك مساعي من مختلف الوزارات والهيئات، وبخاصة وزارة البيئة، لتقليل التلوث الشديد الذي أشاع الكثير من أمراض الصدر والعيون في جنوب القاهرة.

أحياء غرب القاهرة الكبرى

ما سبق أن تناولناه من أحياء وأقسام كلها تقع شرق النيل داخل محافظة القاهرة باستثناء شبرا الخيمة التي تقع في محافظة القليوبية. لكن القاهرة الكبرى تمتد عبر النيل إلى محافظة الجيزة التي تضم نواة مدينتين قديمتين هما الجيزة وإمبابة. وقد ظلت الجيزة مدينة صغيرة معظم تاريخ القاهرة، ولم يقدر لها

النمو الهائل الذي تحقق الآن إلا في الفترة الحديثة بعد بناء قصر الجيزة وحدائق الأورمان والحيوان في عهد الخديو إسماعيل. وكان ذلك بمثابة إيذانا دفع العمران إلى النمو رويدا من مدينة الجيزة شمالاً في اتجاه إمبابة وغربًا في اتجاه الهرم وقد نمت الرقعة العمرانية الكبرى من الجيزة إلى إمبابة في خلال السنوات الثلاثين الماضية، وإن كانت مقدماتها عدة قصور متناثرة فيما بين الدقي والجيزة. وزادت عمليات النمو العمراني في المنطقة الوسطى بإنشاء جامعة فؤاد الأول ـ القاهرة حاليا ـ ومجموعة من الأبنية الحكومية هي مصلحة المساحة ومحافظة الجيزة قبل انتقالها إلى شارع الهرم ومعهد البحوث القومي ومعهد بحوث البناء ووزارة الزراعة والمتحف الزراعي ونادي الصيد. وكلها كانت تمثل مقومات للنمو حولها في الدقي التي بدأت بعمران راق من نمط الفيلات ثم تحولت إلى مقار لعدد من المستشفيات والسفارات، وإن كان بعضها قد هجرها إلى أماكن أرحب على كورنيش المعادي والمهندسين وغيرهما. وكان البناء الشاسع لمستشفى الجمعية الخيرية الإسلامية على واجهة النيل في عزبة العجوزة سببا في انهيار العزبة الزراعية وتحول المنطقة إلى سكن راق من نمط العمائر الواسعة. وبالتدريج فقدت هذه النويات الصغيرة انفصالها والتحمت مكانيا في كتلة عمرانية على واجهة النيل من العجوزة إلى الجيزة وتعمقت كثيرا إلى الغرب لكنها وقفت أمام عائق صعب المراس هو خط حديد الصعيد. وبالرغم من أن الضغوط قد أدت إلى اختراق هذا الخط في أماكن معينة بواسطة أنفاق وكبار علوية، إلا أنه مازال يمثل عائقًا قد يزول إذا ما اتخذت الجيزة محطة لبداية الطريق الحديدي إلى الصعيد. وربما نعود إلى التوصية باستخدام المسار الحديدي بين الجيزة وكوبري إمبابة مسارا لخط مترو سريع يتصل بمترو الجامعة والمترو المزمع إنشاؤه بين إمبابة ومطار القاهرة مرورا بالدراسة والأزهر. ويكون بذلك خط اتصال سريع بين محطة حديد الجيزة ومحطة حديد الشمال المقترحة في شبرا الخيمة.

وقد تم الالتحام بين العمران على كلا ضفتي النيل بعد إنشاء الجسور والكباري الحديثة (١٦ جسر حاليًا)، وإن كان أقدمها جسر يربط بين مصر القديمة وجزيرة الروضة منذ العصر الروماني والقبطي والذي أعاد إنشاءه الملك الصالح الأيوبي عندما ابتنى لمماليكه قلعة الروضة ـ ومن ثم سمي هؤلاء بالمماليك البحرية. وكان هناك جسر آخر عائم يصل الروضة بالجيزة، وكلاهما يعودان إلى القرن ١٣م [١]. ثم ظهرت الجسور الحديثة منذ عصر الخديو إسماعيل. وكان أولها كوبري قصر النيل عام ١٨٧٢ ليربط القاهرة بقصر الجزيرة الذي أنشأه في مناسبة احتفالات افتتاح قناة السويس، لكنه لم يتم آنذاك. ثم جسر البحر الأعمى (الجلاء حاليا) عام ١٨٧٢، وهما معا يكونان أول جسرين متكاملين يعبران مجرى النيل الرئيسي والفرعي حول الجزيرة ويمكنان من العبور الحديث من القاهرة إلى بر الجيزة. ويخترقهما الآن شارع التحرير من ميدان عابدين إلى الدقي وبولاق الدكرور، وبذلك ساعدا على تعمير منطقة الدقي مبكرا عن بقية العمران في الجانب الغربي من القاهرة الكبرى.

---

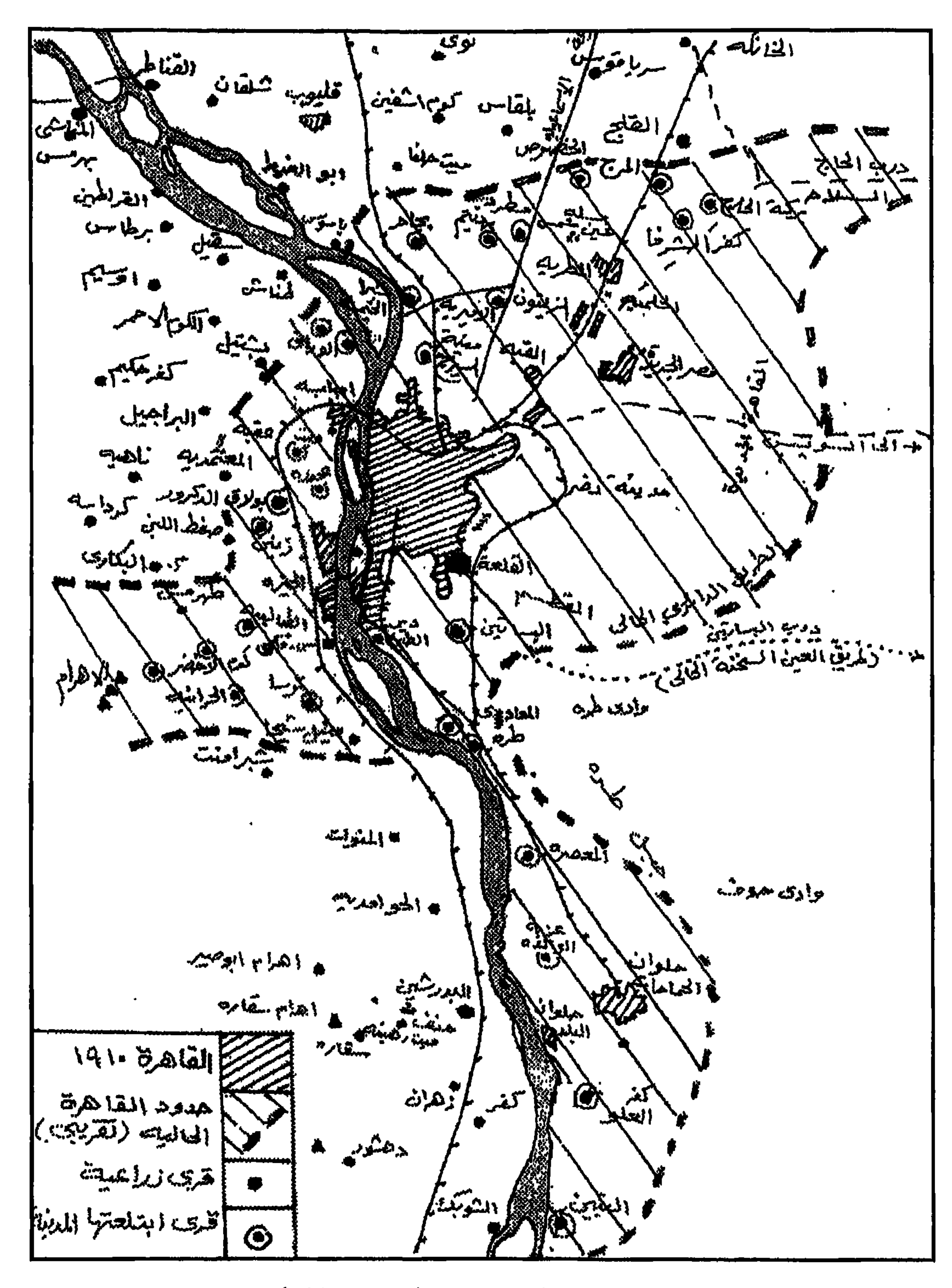
(١) المقريزي «الخطط» المجلد الثاني ص ١٣٨ طبعة دار إحياء العلوم ـ لبنان.

وتوالت بعد ذلك الجسور العابرة للنيل[1]. في أوائل القرن ٢٠ وذلك حسب مقتضيات النمو العمراني في أحياء الجيزة. وفي عهد الخديو عباس حلمي الثاني نشطت حركة بناء الجسور بين القاهرة والجيزة فأنشئ كوبري إمبابة لسكة حديد الصعيد ١٨٩٠ وأعيد بناؤه على شكله الحالي لسكة حديد مزدوجة وسيارات ومشاه في ١٩٢٥. وكان عام ١٩٠٨ خصبا أنشئت فيه أربعة جسور مكملة لبعضها: عباس (الجيزة حاليا) والملك الصالح لربط جنوب القاهرة لعمران الروضة والجيزة فكان طريق اختراق إلى تعمير منطقة شارع الهرم. وأبو العلا (أزيل مؤخرا لأسباب غير مقنعة وكان يمكن أن يظل تحفة معمارية للمشاة والنزهة) والزمالك الذي أدى إلى تعمير حي الزمالك وبدايات تعمير منطقة إمبابة التي لم يكتمل نموها إلا بمخطط مدينة الأوقاف في الخمسينيات، والذي تحول الآن إلى ما يعرف بالمهندسين والصحفيين إلخ... وتعتمد أساسا على طريق ٢٦ يولية الذي امتد طرفه الغربي منذ عامين إلى طريق الإسكندرية الصحراوي ويعرف باسم محور ٢٦ يولية. و في أواخر الخمسينيات وأوائل الستينيات وما تلاها أنشأت حكومات النظام الجمهوري كوبري الجامعة فيما بين المنيل وجامعة القاهرة، وعددا آخر من الجسور الصغيرة بين المنيل من ناحية وجاردن سيتي والقصر العيني وفم الخليج من الناحية الأخرى، وإعادة بناء جسر الملك الصالح وجسر الجيزة (عباس سابقا)، وكذلك عبرت النيل جسور للكباري العلوية أولها كوبري ٦ أكتوبر إلى الدقي وجسر روض الفرج إلى شمال المهندسين، وأخيرا جسر المنيب جنوب الجيزة وجسر الوراق شمالي إمبابة المكملين للطريق الدائري حول القاهرة الكبرى.

إن النمو العمراني على ضفة النيل في الجيزة لم يكن ممكنا إلا ببناء الجسور، وكلما زادت أعداد الجسور زادت دفعة العمران على حساب الأرض الزراعية في الجيزة. وعلى وجه التقريب فقد تآكلت - أو بسبيلها إلى التآكل - غالب الزمامات الزراعية في كل القرى شمال وجنوب طريقي الهرم وفيصل، وكل القرى غرب بولاق الدكرور: المعتمدية وزنين وصفط اللبن وطهرمس ومنشأة البكاري إلى كرداسة. وسيكون ذلك مآل الزمامات في قرى عديدة كبشتيل والكوم الأحمر حول الطريق الدائري غرب وراق العرب، وكالبراجيل على طول محور ٢٦ يولية. الخلاصة أن الزحف العمراني يتقدم في جبهة عريضة من النيل إلى حافة الهضبة الصحراوية الغربية. وقد وصل هذه الحافة عند نهاية طريقي الهرم وفيصل، وتعداها في نهاية فيصل وميدان الرماية إلى عمق الصحراء في اتجاه أطراف مدينة

---

(١) أول الجسور الحديثة في مصر كان مرتبطا بإنشاء خط حديد الإسكندرية القاهرة. ففي ١٨٥٦ بني كوبري بنها وفي السنة التالية كوبري كفر الزيات. وارتباطا باحتفالات افتتاح قناة السويس وما تلاه من احتفالات انشأ إسماعيل كوبري قصر النيل في ١٨٧٢ وتلاه كوبري البحر الأعمى ١٨٧٧ .ثم جاءت فترة الركود المالي الذي أعقب حكم إسماعيل وثورة عرابي والاحتلال الإنجليزي في حكم توفيق وامتدت الأزمة إلى أوائل حكم عباس حلمي الثاني. ولما بدا الانتعاش المالي بدأت أعمال هندسية كبيرة بإنشاء كوبري إمبابة لمرور سكة جديد الصعيد عام ١٨٩٠ وسد أسوان ١٩٠٢ وتعليته ١٩١٢، وإنشاء مجموعة من الجسور في القاهرة ١٩٠٨ هي كوبري عباس والملك الصالح وكوبري أبو العلا والزمالك وكوبري محمد علي عند الطرف الشمالي لسيالة الروضة. وأعيد بناء كوبري قصر النيل وتوسعته الحالية عام١٩٣٣. وفي العصر الجمهوري أعيد إنشاء الملك الصالح ١٩٦٦ وعباس ١٩٧١ وأعيد تسميته كوبري الجيزة، وكان كوبري الجامعة والمنيل قد سبق ذلك في ١٩٥٧ وكذلك كوبري فم الخليج. ويضاف إلى ذلك الكباري العلوية التي تعبر النيل في التسعينيات وهي بالترتيب ٦أكتوبر وروض الفرج والمنيب والوراق اللذان يرتبطان بالطريق الدائري حول القاهرة الكبرى.



خريطة ١ ـ ٩ نمو القاهرة في قرن (١٩١٠ ـ ١٩٩٥)

٦أكتوبر على طول الطريق الصحراوي إلى الواحات والفيوم. هذا فضلا عن الزحف العمراني الواسع كعملية حالية بين حي الهرم والبدرشين والحوامدية و قرى وعزب كثيرة جنوب مراكز الجيزة والعمرانية والهرم وكلها يضمها تعداد ١٩٩٦ إلى القاهرة الكبرى.

فهل سيأتي اليوم الذي يتشابه فيه عمران الجيزة مع عمران القاهرة داخل منظومة القاهرة الكبرى ؟ لقد نما سكان محافظة القاهرة في الفترة بين تعدادي ١٩٨٦ ـ ١٩٩٦ بنسبة ١١,٢ ٪ بينما نمت أجزاء ومراكز الجيزة الداخلة في القاهرة الكبرى بنسبة ٢٤,٨ ٪ لنفس الفترة التعدادية (وذلك حسب التعداد الرسمي ١٩٩٦). وبعبارة أخرى : إن أقسام الجيزة تنمو بنسبة هي ضعف القاهرة على الأقل. فهل يعني ذلك أن محافظة القاهرة قد وصلت إلى حد التشبع بحيث تنمو ـ نظريا ـ بنسبة ١,١٪سنويا وأن الدور في تسارع النمو السكاني الآن هو في منطقة الجيزة ؟ ومتي تصل الجيزة إلى حد التشبع ؟ وهل تترك الأمور على ما هي عليه أم تتخذ قرارات متشددة بمنع تحويل الحقول الزراعية إلى حقول من غابات الطوب والأسمنت الفقير البشع كما نلاحظه الآن في أطراف القاهرة الكبرى الشمالية والغربية ؟ ومتى؟

دينامية النمو بين ابتلاع القرى والابتلاع المعاكس

هذا الشكل من النمو مألوف في معظم مدن العالم. وفي القاهرة حدث ابتلاع لعدد كبير من القرى والعزب من أهمها منية السيرج في شبرا وقرى كثيرة في اتجاه الشمال منها المطرية والقصيرين والأميرية، وكفر الجاموس في امتداد جسر السويس. ومن الأمثلة التي رأيناها رأي العين ابتلاع عزبة العجوزة عندما أخذ النمو العمراني يتقدم من الدقي شمالاً. ظلت العجوزة محتفظة بطابعها السكني القروي فترة وإن تحولت العمالة الزراعية إلى أعمال أخرى بعد التفاف العمران الحديث حولها. وترتب على ذلك ارتفاع قيمة أرض القرية مما دعا أهل القرية إلى هدمها أو بيعها وتحول الإسكان إلى عمائر فاخرة. والصورة تتكرر الآن في ميت عقبة في منطقة المهندسين ومعظم القرى غرب إمبابة وشمالها الغربى، وإن كان النمط حول إمبابة هو في إتجاه السكن الفقير وليس الفاخر أو فوق المتوسط.

ولكن الملاحظ أن هناك دينامية أخرى معاكسة كأنها رد فعل للنمو العمراني الحديث الذي أدى إلى إذابة نمط القرية التي تقع تحت وطأته. فالقرى كبيرة الحجم أو التاريخية أو هما معا تتحول وظيفتها من الزراعة إلى أنشطة أخرى تؤدي بالمستفيدين الجدد من نفس القرية إلى تغيير نمط البيت الريفي إلى البناء بالطوب والأسمنت وبذلك تتحجر مقاومة القرية للتحلل. ولكن لأن مساحات المباني الأصلية عادة صغيرة، أو صغرت بالميراث، فإن القرية بشكلها الجديد تصبح كثيفة البنيان و كثيفة السكان العاملين في مهن كثيفة العمالة بالقياس إلى الزراعة وبالتالي تصبح جاذبة للسكن المتوسط والفقير. وحين يتم ذلك تتحول إلى الزحف حولها سواء كان ذلك في أرض زراعية ملاصقة أو إسكان غني من نمط الفيلات التي هجرها أهلها بواسطة تقسيم الإرث وغيره من الأسباب سالفة الذكر، وأصبحت بذلك مكونًا أرضيًا في سوق العرض والطلب على الأراضي. وقد حدث هذا أيضًا أمام أعيننا في منطقة

كالزيتون والمطرية حين زحف الإسكان الكثيف والفقير على مناطق الفيلات السابقة التي كانت طوال النصف الأول من القرن العشرين ضواح مترفة إلى متوسطة الإسكان .

وقد يحدث مثل ذاك في منطقة ميت عقبة حيث الصراع بين نمطي السكن الفقير و بين الغني والمتوسط ما يزال محتدما لأن عمران المهندسين والصحفيين الحديث لم يتعدى جيلين . وربما يساعد شق طريق رئيسي في قلب ميت عقبة ، هو محور ٢٦ يولية ، على إضعاف مقاومتها للابتلاع . ولكن طوق النجاة لميت عقبة ومثيلاتها قد يتمثل في ضرورة احتياج الأحياء الغنية وفوق المتوسطة الدائم إلى وجود أحياء أقل مستوى تقوم بتقديم خدمات من أنواع عديدة ، وبخاصة التجارة الصغيرة لمواد الغذاء .

النمو الطفيلي أو العشوائي

علىٰ عكس ظاهرة ابتلاع القرى المجاورة يحدث أن تأتي جماعة مهاجرة أو أفراد من الفقراء و«تزرع» نفسها على أطراف المدينة الكبيرة مكونة ـ تجاوزا ـ «مساكن» فقيرة جدا . هذا هو النمو الطفيلي للمدن . ومساكن مثل هذه التجمعات تستخدم الصفيح أو ما يشبه ذلك من مواد مستهلكة سابقة الاستخدام كالأخشاب والكرتون والأقمشة وما إلى ذلك مما يصنع فواصل وسقف يمكن العيش تحته . وتسمى عادة «العشش» أو «عزبة » أو «منشأة» . أما الحكر فهو مناطق «متدنية السكن والموارد المالية» داخل المدينة مما يسمى slum التي ليس لها ترجمة عربية واضحة حتى الآن . وحين تلف المدينة حول هذا النمو الطفيلي بحيث يصبح داخل المدينة فإن العشش تتحول بالميراث ووضع اليد إلى أحياء متدنية مكدسة بالناس والفقر . مثال ذلك عشش الشيخ على جنوب بولاق أو عشش زينهم بين طولون والسيدة . وقد أزيل معظم هذه العشش لارتفاع سعر أراضيها وحلت محلها إما بنايات ووزارات على واجهة النيل ، وإما بإقامة حي سكني شعبي لتحسين الأوضاع السكنية والاجتماعية لسكان تلال زينهم .

ومن أمثلة هذه التجمعات السكنية عزبة الصفيح شمال الشرابية ، وعزبة الهجانة ومنشأة ناصر في شرق القاهرة وعزبة «أبو حشيش» في الزيتون . والظاهرة المميزة في منطقة القاهرة ما كان في الماضي من وجود مضارب فقيرة للبدو الذين يعيشون على حافة الصحراء يرعون قطعانًا من الماعز . وقد تحولت بعض هذه المضارب إلى عزب مبنية ، باللبن ومن أهم أمثلتها عرب الحصن وعرب الطوايل بالمطرية وعزبة جبريل شرقي المعادى . وأكبرها الآن منشأة ناصر والدويقة على سفح وعر لحافة المقطم شرق القلعة وعزبة الهجانة على طريق السويس شمال مدينة نصر وحي المنيرة الغربي في غرب إمبابة والكثير من السكن في قسم ثان لشبرا الخيمة ، والكثير جدا من السكن في المنطقة الممتدة بين المعصرة وحلوان ، وأخيرا معظم المنطقة الممتدة بين دار السلام والبساتين شمال المعادي . وسوف نعالج هذا الموضوع المهم والخطير بشيء من التفصيل فيما بعد .

وفي هذا المجال لا يكون النمو المديني تلقائيا أو معتمداً على المبادأة الفردية، إنما يرتبط بعدة أمور منها الإحساس بضرورة التخطيط من أجل :

١ ـ توجيه النمو المديني وجهته الصحيحة وبخاصة إبعاده عن تبوير الأرض الزراعية.

٢ ـ تقديم الشروط الصحية وضمان خطوط المواصلات الداخلية التي تؤمن حركة السكان من المدينة المخططة إلى المدينة القديمة. ويقتضي ذلك في أحيان كثيرة التدخل الفعلي من جانب سلطات المدينة المحلية.

وتوجيه المدينة إلى وجهة نموها الصحيح أمر بالغ الأهمية بعد أن رأى الكثيرون الضرر الذي يعود من النمو العشوائي المعتمد على المبادأة الفردية. فقد أدى هذا إلى نمو المدينة على حساب الإقليم الذي يمدها باللبن والخضروات. ولكن هناك مناطق تخطط للنمو على حساب هذا الإقليم الحيوي، نتيجة ظروف خاصة، أو نتيجة لأن هذه هي أحسن الأراضي للنمو المديني. ومن شروط التخطيط أيضاً مد نطاقات من الخضرة داخل المدينة كمحاولة لاستيفاء شروط صحية وترويحية لسكان المدن. وقد نشأت حول القاهرة في النصف الأول من القرن ٢٠ عدة مناطق عمرانية مخططة مثل مدينة مصر الجديدة أو المعادي والهرم ومدينة الأوقاف والمقطم، وفي النصف الثاني من القرن نفسه أنشئت مدينة نصر ومدينة السلام وحدائق شبرا. وقد روعي في تلك المناطق كثيراً من شروط التخطيط: الطرقات الواسعة ونطاقات الخضرة. وغالب تلك المناطق المذكورة قد خططت في داخل الإقليم الزراعي المحيط بالقاهرة غربًا وشمالاً وجنوبًا مما يسبب خسارة كبيرة للأرض الزراعية المحدودة داخل القاهرة الكبرى. أما مصر الجديدة ومدينة نصر ومدينة المقطم و١٥ مايو فقد خططت في الأماكن التي كان يجب للعمران المديني أن ينمو فيها، فمعظمها مناطق صحراوية أو جبلية. وكذلك الحال بالنسبة لمنطقة المساكن الشعبية في تلال زينهم وامتدادها إلى منطقة «أبو السعود» والفسطاط الجديدة. والتخطيط الذي تم به بناء منطقة الهرم أو حدائق شبرا ليس على درجة من الكفاءة مثل تخطيط مدينة الأوقاف أو مصر الجديدة أو نصر. ذلك لأن العمران في هاتين المنطقتين امتد من قديم في صورة إشعاع عمراني كما سبق القول. لهذا كان التخطيط الذي تم بعد ذلك قائم على أساس عبء إعداد الأرض للعمران على المبادأة الفردية أو المبادأة التي تقوم بها شركات صغيرة للإعمار. والربح السريع يكون عادة الضوء الذي يهتدي به هؤلاء مما لا يستوفي الشروط اللازمة في التخطيط الحقيقي. وفي حالة مدينة الأوقاف تم التخطيط لمساحة كبيرة في صورة متكاملة؛ لأن كل هذه الأرض أو معظمها كان مملوكًا لمالك واحد وهو وزارة الأوقاف. وكذلك الحال بالنسبة للمعادي ومصر الجديدة والمقطم التي أعطي امتيازها إلى شركات كبيرة خططتها دفعة واحدة، ومدينة نصر التي تتولاها هيئة شبه حكومية ومدينة ١٥ مايو تم إعمارها بواسطة وزارة الإسكان والتعمير، ومشروع الهضبة الوسطى في المقطم الذي تعثر كثيرا حتى الآن.



خريطة ١ ـ ١٠ مدينة المقطم ـ الإمام الشافعي : اختلاف أغراض العمران

ويهمنا في هذا المجال أن نذكر بشيء من التفصيل موضوع مدينة المقطم. فمن الناحية الصحية والجمالية لهذا المشروع امتياز كبير على غيره من مشروعات العمران القاهرية. لكن هناك عدة عقبات طبيعية وبشرية أدت إلى ما يشبه توقف المشروع عن النمو فترة طويلة نذكر منها العقبات الآتية.

١ ـ الانحدار سريع بين القاهرة والمكان الذي اتخذ للمشروع (حوالي ١٢٠ متراً من بداية طريق المقطم عند طريق صلاح سالم، وبين موقع المدينة، في مسافة لا تزيد عن ٣ كم) وذلك لأن المدينة اتخذ موضع لها الحافة الجنوبية لقوس المقطم في شرق القاهرة. ويشرف هذا القوس على منطقة القلعة والإمام الشافعي في صورة جروف عالية. وقد أدى ذلك إلى انحدارات عالية في بعض مناطق الطريق، مع الالتواءات والحنيات الحادة في مناطق أخرى. ومثل هذا لا يجب أن يكون في منطقة عمران دائم، فقد يصح ذلك في مناطق الجبال السياحية.

٢ ـ إن الموقع الذي اختير لا يجعل هناك سوى طريق واحد إلى مدينة المقطم، وبذلك تخلق عنق زجاجة لشدة الحركة على هذا الطريق (فيما لو عمرت عمرانًا كثيفًا). ومع قلة الحركة اليوم فإن الطريق يحتاج إلى صيانة مستمرة مكلفة بالإضافة إلى احتمالات كبيرة للحوادث.

٣ ـ إن الشعور بأن هناك طريقًا واحدا يخلق إحساسًا بأن الإنسان سكن «حارة سد» وهو إحساس مضايق بدون شك.

٤ ـ إن الموقع الذي اختير يشرف على منظر لا يجب الإنسان أن يكرر رؤيته كل يوم، فهو يشرف على « القرافة الكبرى » على حد تعبير المقريزي: مقابر الإمام الشافعي والبساتين الممتدة قرابة أربعة كيلو مترات تحت المقطم مباشرة.

٥ ـ إن الطرق الأساسية التي تقود من المدينة إلى المقطم تمر بأكثر مناطق القاهرة ازدحامًا وضيقًا بالحركة (شارع محمد علي وميدان العتبة) أو تقود إلى منطقة خالية من الخدمات برغم اتساع الشارع (فم الخليج) أو إلى منطقة خدمات محلية في مصر الجديدة.

٦ ـ ليس بالمقطم خدمات محلية إلا في صورة محدودة جدا، وخاصة خدمات التعليم.

٧ ـ مدينة نصر منافس خطير من حيث الموقع والموضع والمساحة المخصصة للامتداد، ومن حيث المواصلات والخدمات.

ولكن تزويد المقطم بطرق حركة إضافية يمثلها اساسا طريق أوتوستراد حلوان وطريق الهضبة الوسطى وطريق إلى شرق المدينة عند مساكن الزلزال قد أعطى للمقطم أخيرا دفعة قوية للنمو العمراني. فمن خلال هذه الطرق ـ وما يستجد مستقبلا من طرق صوب الطريق الدائري ـ أصبح للمدينة اتصالات سريعة بمدينة نصر والمعادي وما فيهما من الأسواق، فضلا عن بدايات نمو سوق داخلية وخدمات تعليمية. وكذلك كان لتعديل حركة المرور في طريق صلاح سالم والقلعة أثره في

ازدياد اقتراب المدينة من وسط البلد. ولكن ما زال الطريق الرئيسي يعاني من حدة زوايا الانحدار وضيق الملفات ويحتاج إلى تعديلات لكي يصبح مأمونا.

ولأننا لم نعتاد البناء في مناطق المنحدرات الجبلية فقد حدثت أخطاء كثيرة عن حسن نية. فقد كان كورنيش المقطم والشوارع حوله مطلبا مقصودا للسكن الفاخر الحدائقي من أجل لمسات جمالية في البيئة الصخرية. لكن نقص الدراسات عن ميكانيكية التربة والصخر وما يعتريه من خطوط انكسار واتجاهات انحدار ونقص الصرف الصحي كانت لها آثارها المهددة بالمخاطر الشديدة. فإن تسرب المياه تحت السطح قد أدى إلى تآكل وانهيار صخور الحافة في حوادث مأساوية. ومن هنا بدأ الناس في إدراك أن التعدي على البيئة بصورة جائرة له مخاطر مهلكة. ولا شك في أن منطقة المقطم لها ميزات وفضائل على رأسها الانخفاض النسبي في درجة الحرارة والتي يزيد إحساسنا به حركة الهواء الحر في صورة نسائم مستمرة - وهو ما نفتقده في الكثير من أحياء القاهرة لكثرة العمائر التي تعوق مسرى الرياح في اتجاه وتجعله قويا غير مرغوب في اتجاه آخر. والشيء الآخر الذي تتمتع به مدينة المقطم حتى الآن هو قلة تلوث الهواء لقلة السكان وحركة السيارات. ولكن تلك الميزة قد تفقد في حالة زيادة السكان والسيارات أو زيادة السيارات لأبناء الأسر الغنية والمتوسطة، وهي الظاهرة الاجتماعية الحديثة في مصر، والتي معها تتناقص الميزة الثالثة للمقطم وهي الهدوء وقلة التلوث !!

وخلاصة القول إن التخطيط الجاد قد انتهى إلى الاهتمام بعودة النمو المديني للقاهرة مرة أخرى إلى مجال ومحور النمو الطبيعي - أي إلى الشمال الشرقي محاذية حافة المقطم [1]، ومعتلية خطوطًا كنتورية لم تعتليها من قبل (٨٠ - ١٥٠ مترًا في مدينة نصر و ١٨٠ مترًا في المقطم). وللارتفاع ميزة الجفاف والجو الصحي المفتوح. ومع قليل من المغالاة نقول إن نمو القاهرة الطبيعي إلى الشمال الشرقي هو في اتجاه الرياح الشمالية الشرقية السائدة في معظم العام.

ما سبق من مدن أصبحت جزءًا من المدينة لاقترابها الكبير منها. ولكن في الستينيات خططت هيئة تخطيط القاهرة الكبرى لإنشاء مدن حلقية حول القاهرة وعلى مبعدة منها. وتوالت أجهزة التنفيذ في وزارة الإسكان والتعمير والمجتمعات العمرانية الجديدة على تنفيذ مجموعة من المدن في المناطق الصحراوية شرق وغرب القاهرة هي ١٠ رمضان، ثم ٦ أكتوبر و١٥ مايو والتجمعات أول وثالث وخامس باسم مدينة الأمل التي تحولت إلى مشروع القاهرة الجديدة، فضلا عن مدن بدر والشروق والعبور بينما تحول مخطط مدينة الأمل إلى شريحة عرضية موازية لطريق العين السخنة. أنجح هذه المدن من ناحية المكان والنمو الاقتصادي هي مدينة رمضان وذلك لبعدها النسبي عن القاهرة. أما ١٥ مايو فهي الآن عمران حيوي للعمالة الكثيفة في منطقة حلوان. ومدينة أكتوبر تتحول تدريجيا إلى ضاحية جديدة للقاهرة الكبرى لاقترابها ولوجود طرق كبيرة تربطها بها. وسوف نعالج موضوع المدن الجديدة فيما بعد.

---

(١) تاريخيا نمت القاهرة في هذا الاتجاه من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي : الفسطاط - العسكر - القطائع - القاهرة الفاطمية - العباسية - ذراع الزيتون - المطرية - مصر الجديدة - نصر.

٤ ـ خطة المدينة

تكاد تنحصر الخطط التي تبنى عليها المدن منذ القدم في :

١ ـ الخطة الشبكية التي تتكون من طرق متوازية وأخرى متعامدة عليها . وأقدم مخطط شبكي في مصر هو مدينةأخيتاتون العاصمة التي بناها في شرق المنيا إخناتون الفرعون الموحد بآتون إله واحد رمز إليه بقرص الشمس منذ قرابة ثلاثة آلاف سنة . كذلك كانت خطة قاهرة المعز من ألف عام .

٢ ـ الخطة الإشعاعية ـ الحلقية التي تتكون من طرق ترسم دوائر أو أنصاف دوائر حول النواة القديمة ، ويقطع هذه الحلقات أو الدوائر طرق أخرى نابعة من المركز في اتجاه الحلقة الأخيرة في صورة إشعاعات من المركز . وهذه الصورة نادرة في مدن مصر .

٣ ـ الخطة الطولية التي بمقتضاها تنمو المدينة في شكل طويل ضيق على محور واحد هو الطريق الرئيسي .

٤ ـ الخطة الرومانسية وهي التي تتجنب هذه الخطط ويلجأ المهندس إلى إقامة طرقات في صورة أقواس أو بيضاويات أو دوائر متقاطعة داخل إطار كبير من الخضرة .

ولما كان للخطتين الحلقية والطولية شروط غير متوافرة في منطقة القاهرة ، فإن ذلك يترك المجال للخطة الشبكية أساسًا . ولكن القاهرة بنيت ـ كما سبق القول ـ على أساس اندماج عدة نوايات ومدن سابقة ، ونمو مركزي ونمو إشعاعي ، وكل ذلك في مراحل تاريخية مختلفة ، ولهذا فإن القول بأنه ليس في القاهرة ككل خطة واضحة هو قول لا يجانبه الصواب كثيرا . بل إن ذلك لا يقتصر على القاهرة ، لكنه يمتد إلى معظم مدن الشرق الأوسط القديمة . فخطط هذه المدن مكونة من عدة تصنيفات مرتبطة بتاريخها الطويل . وتتضح هذه الحقيقة من مطالعة الخرائط الأربعة التالية ، حيث نجد في القاهرة تعددا واضحا بين مخطط شبكي صرف (عصر إسماعيل) ومخطط أزقة ودروب مغلقة (القاهرة القديمة) ومخطط رومانسي (جاردن سيتي) جنبا إلى جنب مخطط شبكي وأخيرا مخطط «كليشيه» يستعمله المخططون المعاصرون بكثرة .

وبالرغم من أن القاهرة الفاطمية بنيت في صورة مستطيل يخترقه شارع طولي كبير من باب الفتوح إلى باب زويلة هو الطريق الأعظم الذي يسمى الآن شارع المعز ، إلا أن الحارات والشوارع المتفرعة بعرض وطول هذه المدينة (بعد تحولها من مدينة ملكية إلى مدينة سكنية عامة) تتداخل مع بعضها وتلتوي وتتقاطع في الوقت الحاضر ، مما يجعل إعادة تنظيمها أمرًا شاقا ، وهو في الحقيقة غير مرغوب من أجل الإبقاء على المدينة التاريخية كما كانت ـ على الأقل في مخططها الأصلي الذي ورثناه منذ القرن ١٨ . خريطة ١ ـ ١٢ تظهر جانبا من حي الجمالية حيث كان مخطط الطرق والحارات بعد تحولها إلى مدينة سكنية منذ العهد الأيوبي يتشكل من «حارات وعطفات سد » تتفرع عنها أزقة كثيرة ، وعلى أبواب الحارات الرئيسية والفرعية بوابات تقفل ليلاً لكفالة الأمن والحماية .

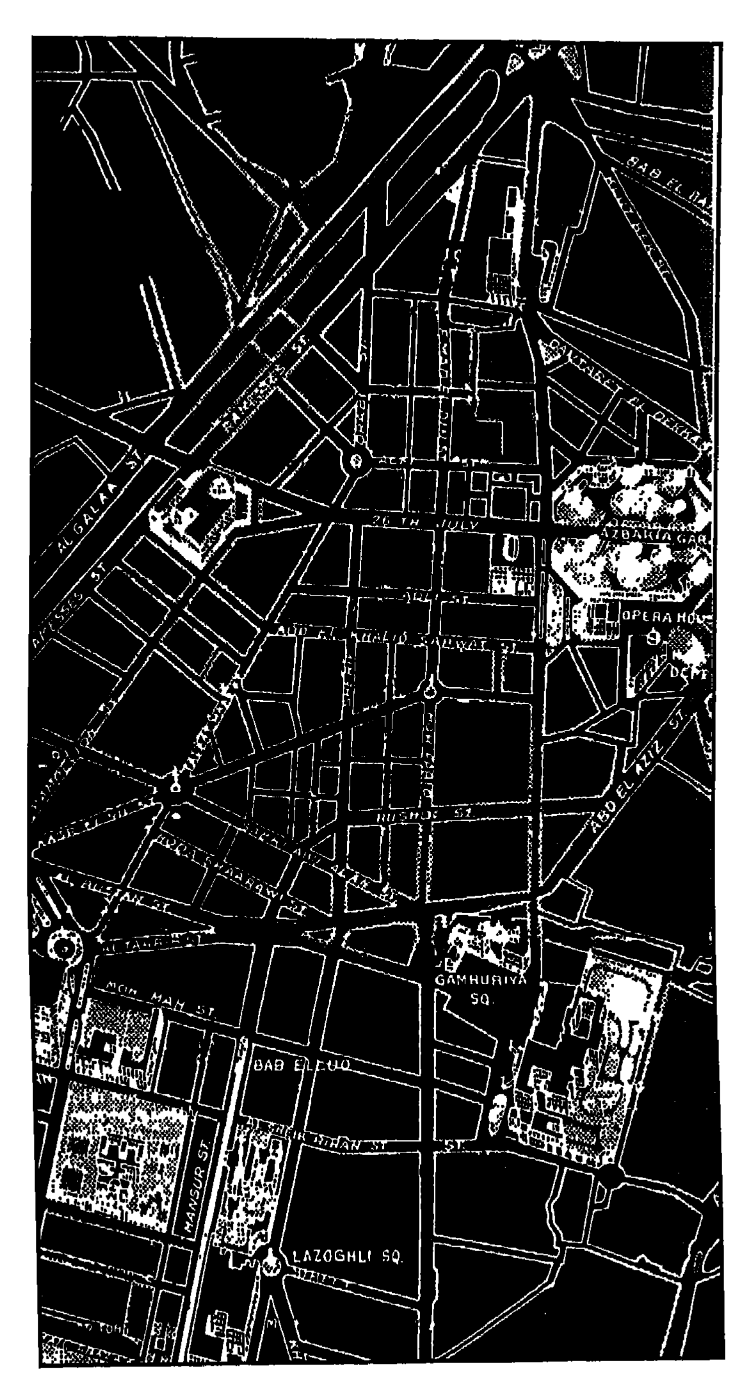
أما الفسطاط فالأغلب أنها نشأت وامتدت على خطة أقرب إلى الاستدارة منها إلى الاستطالة . وقد كان ذلك بفعل وقوعها على مرتفع هين بين السهل الفيضي للنيل وبين تلال الرصد ومنخفض بركة

الحبش إلى الجنوب منها . وفضلا عن ذلك فقد سدت أبنية قصر الشمع - بما فيها من أسوار وتحصينات وكنائس قائمة حتى الآن - إمكانية النمو إلى الجنوب الغربي .

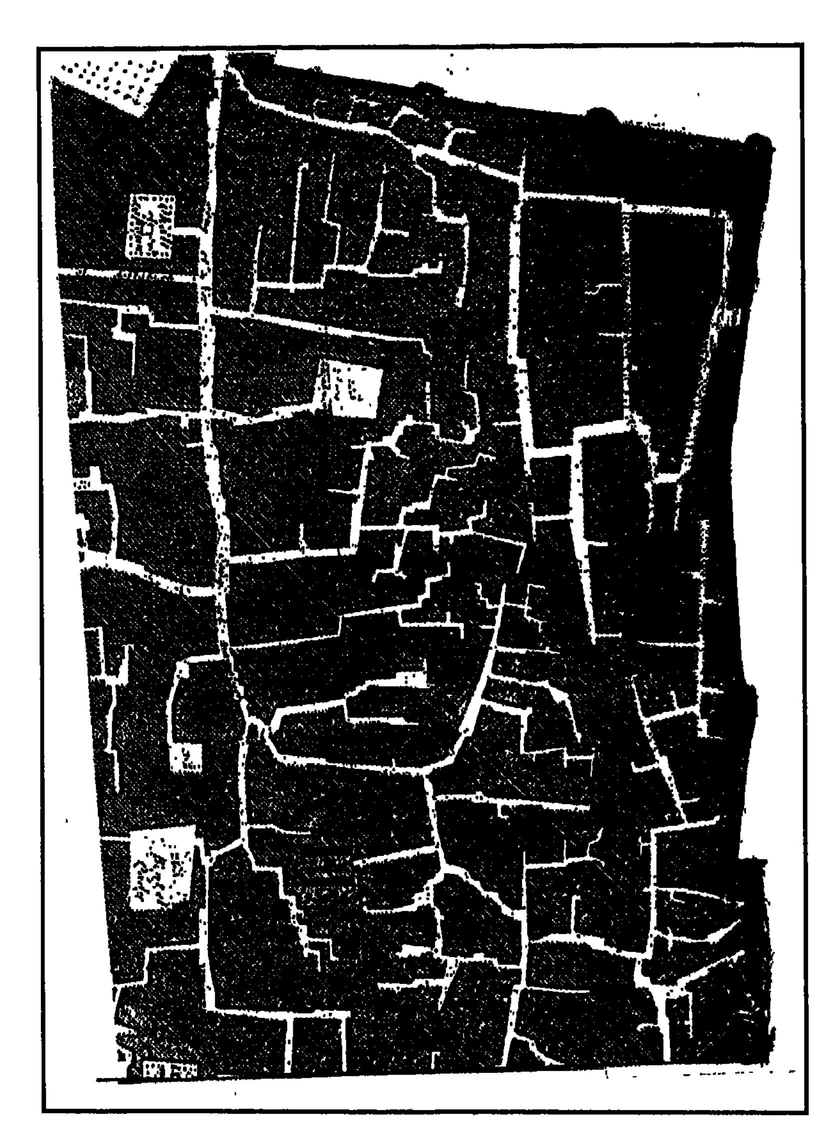
وإذا استثنينا الجزء القديم من القاهرة (القسم الشرقي القديم من الحسينية والفجالة شمالاً إلى باب البحر وباب الخلق غربًا إلى السيدة زينب جنوبًا) ، فإن الخطة الشبكية تظهر بوضوح في مناطق القاهرة الأخرى . أوضحها باب اللوق - الزمالك - المعادي - قصر العيني - وسط البلد - شبرا عامة . وأقلها وضوحًا في جزيرة بدران والذراع الشمالي الشرقي ومصر الجديدة والعباسية . وهذه الشبكات ليست مكملة لبعضها إنما منفصلة لأن كل شبكة وضعت وحدها وفي مرحلة زمنية مختلفة . لهذا نجد الرابط الأساسي لشبكات القاهرة ومناطقها القديمة عبارة عن طرق مائلة على خط الشبكات تمثل الشرايين الأساسية للنقل عبر القاهرة (شارع محمد علي - شارع الجيش - شارع بورسعيد - شارع رمسيس - شارع ٢٦ يولية - شارع التحرير) ، بالإضافة إلى طريق صلاح سالم خارج المدينة ، وطريق الكورنيش على كلا جانبي النيل . ويمكن أن تستثني من ذلك الشوارع الرئيسية : قصر العيني - شبرا - عماد الدين(محمد فريد) التي تمثل شرايين أساسية ملتزمة بخطوط الشبكة السائدة في المناطق التي تمر بها .

أما الخطة الرومانسية فتظهر في مناطق محدودة جدا من القاهرة ، والهدف منها في فترة من فترات النمو المدني تخفيف حدة الملل من الطرقات المتشابهة المتقاطعة ، وخلق مساكن للأغنياء وسط إطارات كثيرة من الخضرة ، على نحو ما ظهر سابقا في أوربا . ولهذا سميت بمدينة الحدائق Garden City . وأوضح أمثلة الخطة الرومانسية جاردن سيتي حيث تدور الشوارع في أقواس ودوائر أو في صورة طرق متقاطعة مشعة من مركز واحد كما في منطقة قصر الدوبارة . وكذلك كان الحال في حدائق القبة بين شوارع ولي العهد والوايلي ومصر والسودان . ويظهر من الخريطة ١ ـ ١٣ مخططين متجاورين : الرومانسي في جاردن سيتي والشبكي الصرف في حي الدواوين ويفصل بينهما شارع القصر العيني . وفي مدينة الأوقاف خطة رومانسية أخرى تتكون من أقواس محدبة تلتقي في الوسط في مركز شبكي . وتتخذ خطة مدينة المقطم صورة أجزاء من أقواس ذات أقطار كبيرة محاذية لحافة المقطم ، وخطة مصر الجديدة مزيج بين خطة شبكية معدلة على محاور وأقواس مائلة . وأخيرا فإن مدينة نصر قد بني مخططها الهيكلي على خطة شبكية صرفه ، وهو المخطط المتبع الآن في أغلب المدن والضواحي الجديدة . وفي داخل الشبكة عدة أحياء أو مناطق تقسم بدورها إلى ما يسميه المخططون «مجاورة سكنية»Neighborhood ترتكز على مركز أخضر ومركز خدمات . وقد أصبح التخطيط في الفترة الأخيرة نمطيا كما يتضح من الخريطة ١ ـ ١٤ على النحو السابق ، علما بأن تطبيقه على أراض مختلفة المناسيب أو معرضة لسفى الرمال النشطة أمر له تكلفة عالية من أجل تسوية الأرض وإزاحة الرمال السافية بصفة مستمرة . والمشكلتان - التضرس وسفي الرمال - شديدتا الوضوح في أراضي القاهرة الجديدة للذين يسلكون الطريق الدائري في قطاعه الشرقي .

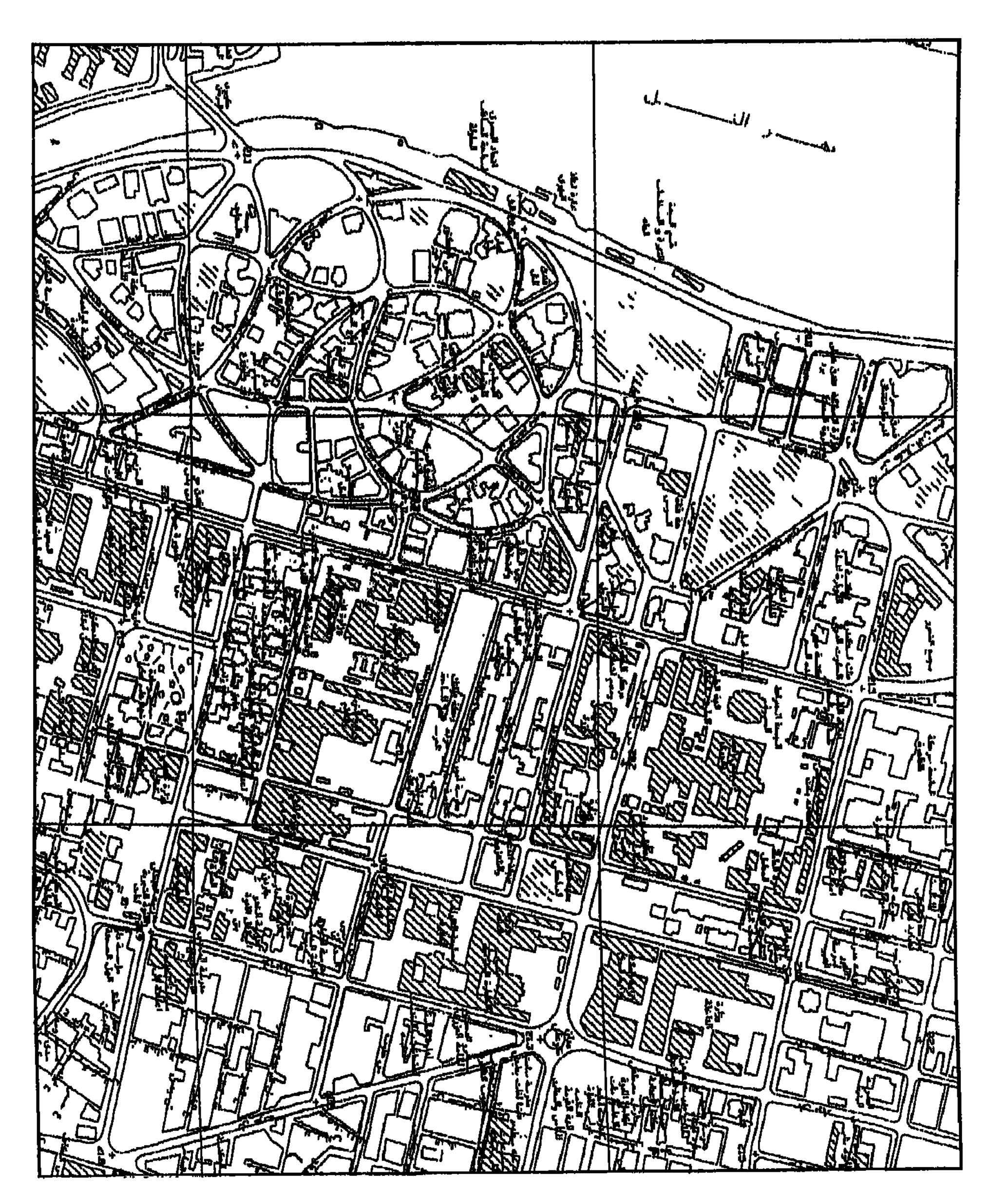
وعلى أية حال فإن كثرة استخدام هذا النموذج أمر يؤدي إلى تكرار المظهر الحضاري والعمرانيLandscape بصورة تبعث على الملل ويؤدي أحيانا إلى فقدان الاتجاه لأنه لا يترك للفروق الإنسانية فرصة التعبير الجمالي أو مجرد التفرد بشكل معماري أو لون البناء . .



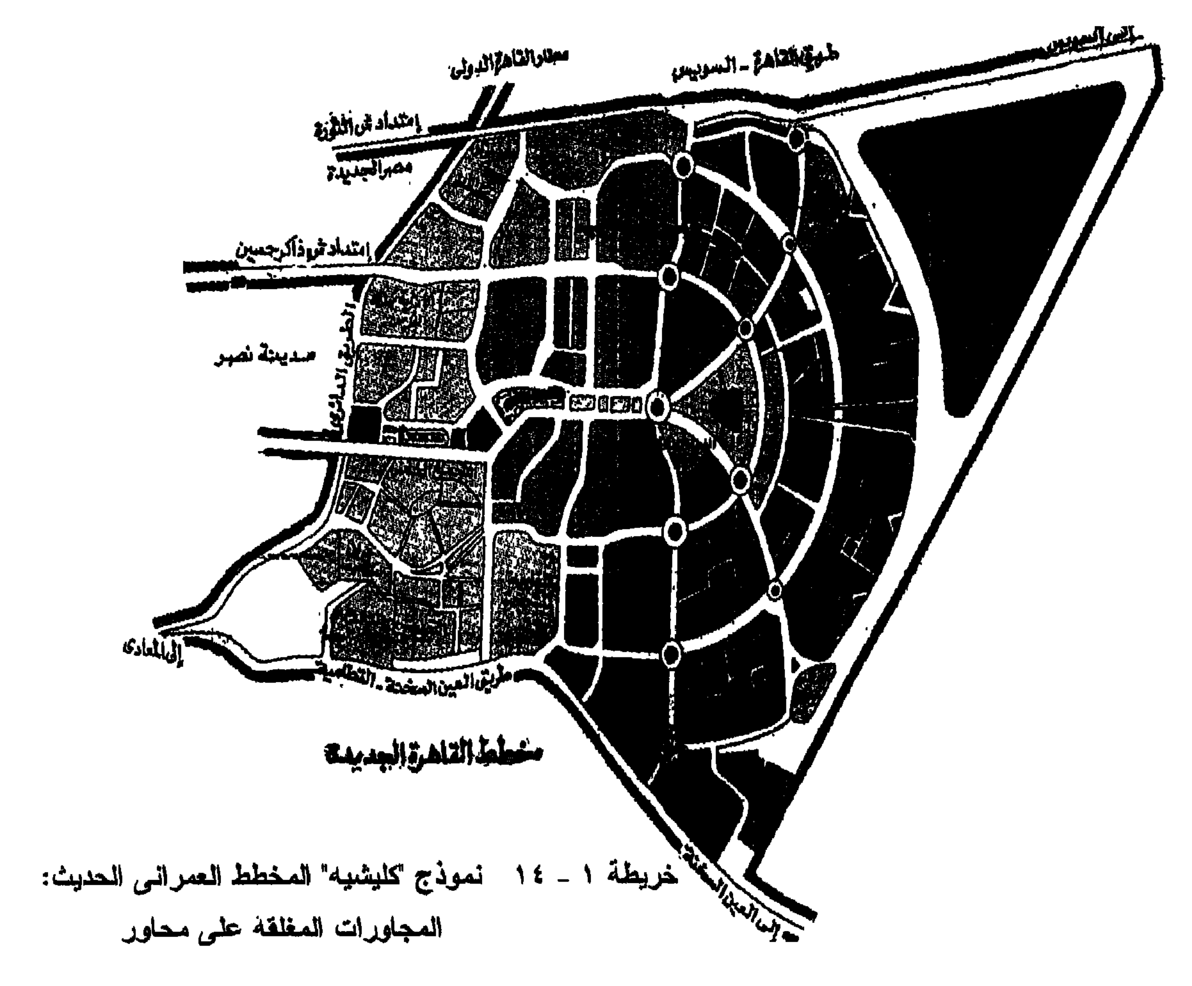
خريطة ١ ـ ١١ المخطط الشبكي في وسط القاهرة المركزية



خريطة ١ ـ ١٢ خطة الشوارع والأزقة والعطوف
نموذج من حي الجمالية بين باب النصر وبيت القاضي



خريطة ١ ـ ١٣ المخطط الشبكي ومخطط الدوائر المتقاطعة في وسط القاهرة



خريطة ١ ـ ١٤ «نموذج كليشيه» المخطط العمراني الحديث

الفصل الثـاني

تطبيقات على النمو المكاني

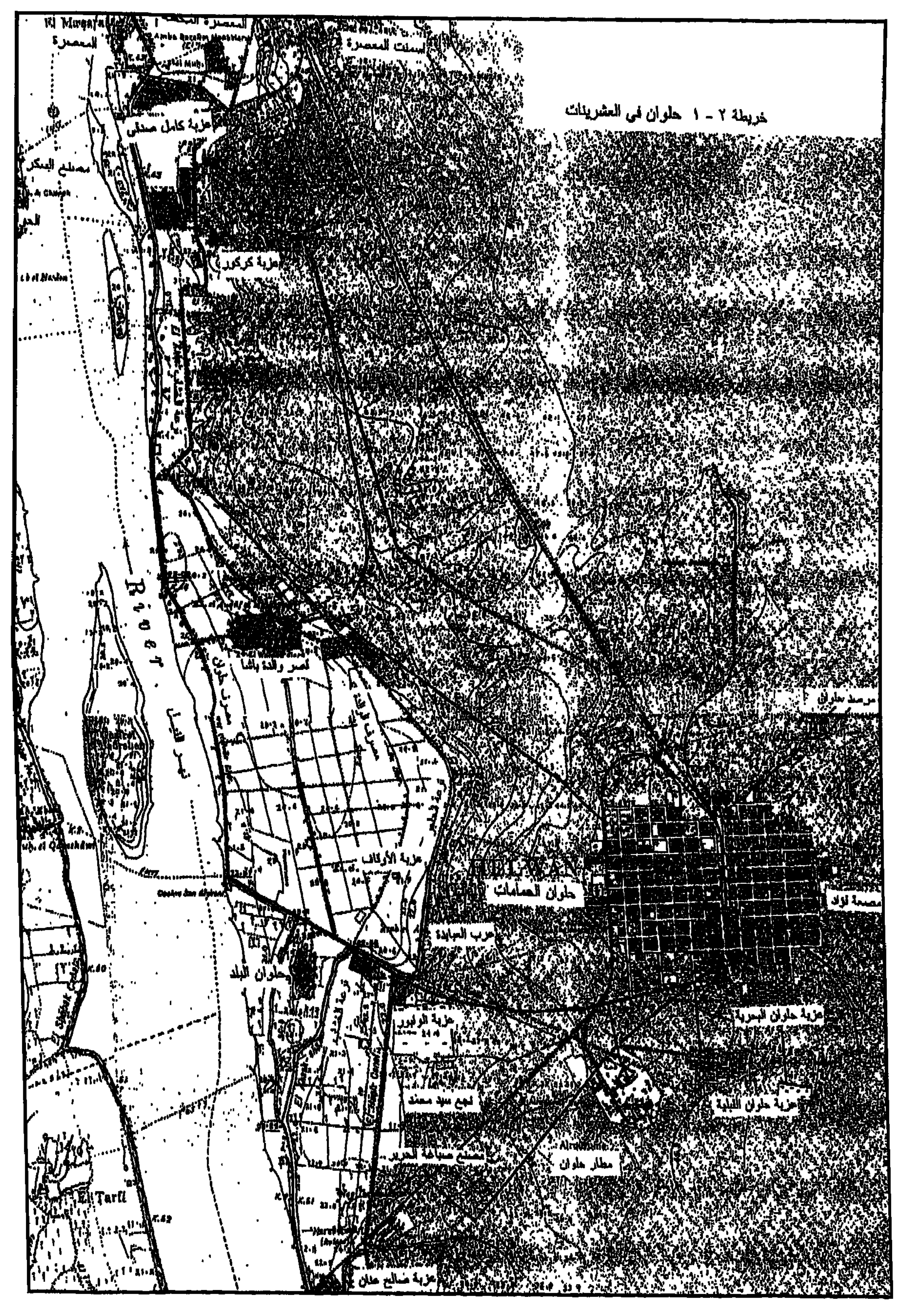
في بعض مناطق في القاهرة

١ـ حلوان في قرن من الزمان

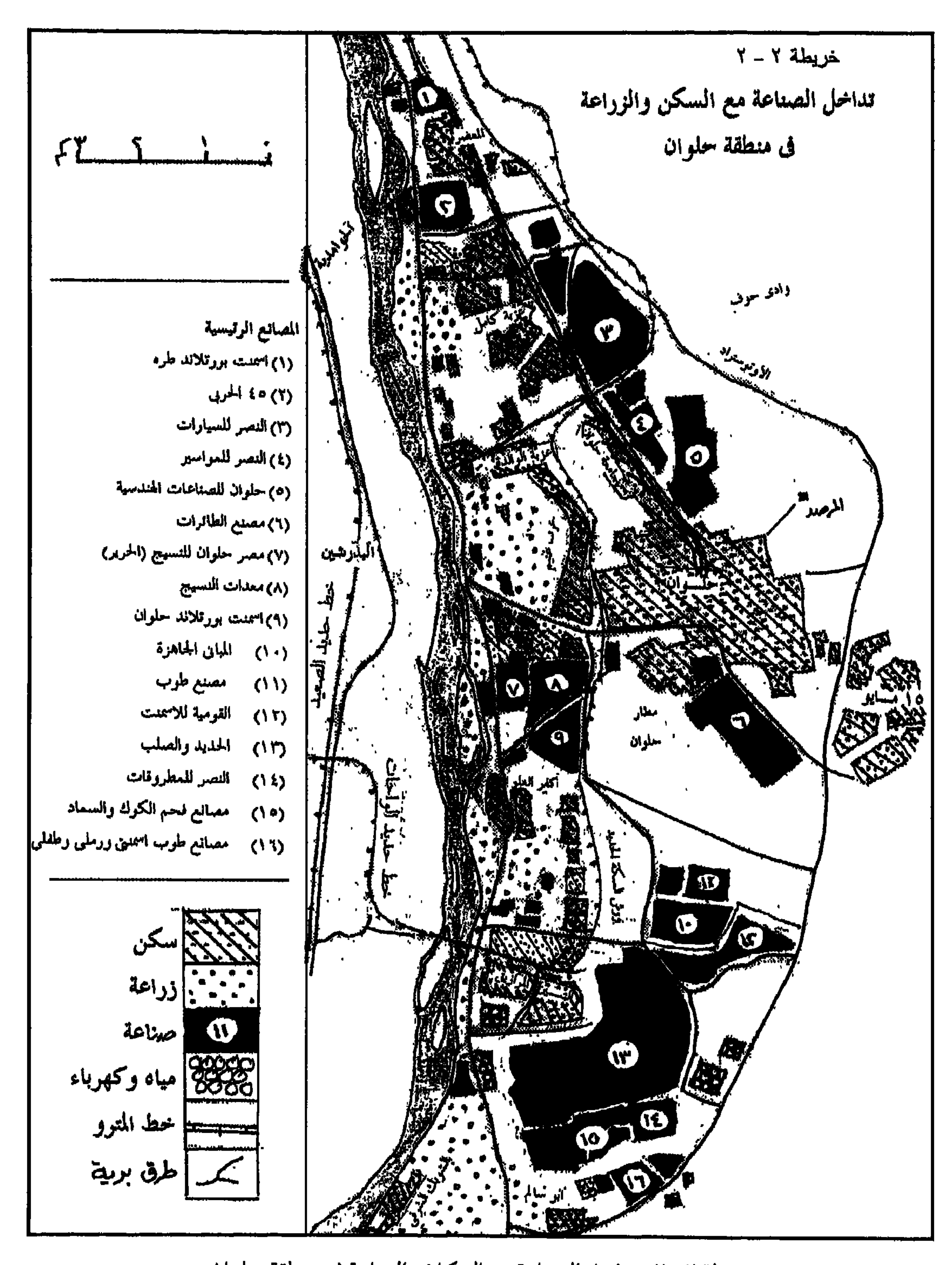
التنمية البيئية الهادئة (١٨٧٠ ـ ١٩٥٠)

لا شك في أن عـصر الخديو إسـماعيل (١٨٦٣ ـ ١٨٧٩) على قصره كان عصر تحديث القاهرة وتنميتها . فهو بحق أحد البنائيين العظام شأنه في ذلك شأن ملوك أوربا الذين غرقوا في الديون كما غرق إسماعيل . والفرق بينه وبينهم أن مصر كانت مستهدفة من قبل الإمبراطورية البريطانية التي كانت تنظر إلى مصر صاحبة قناة السويس على أنها واسطة العقد في إمبراطوريتها ولا بد من احتوائها . وكانت مسألة الديون المصرية ذريعة أولى لإجبار إسماعيل ذي السياسات الطموحة على التنازل عن الحكم، كما كانت ثورة المصريين على الامتيازات الأجنبية في مصر وما تلاها من الحركة العرابية الخطوة الثانية لاحتلال مصر سنة ١٨٨٢ ـ أي بعد قرابة ثلاث سنوات من سقوط حكم إسماعيل .

وحين رغب الخديو إسـماعيل في تنمية القاهرة في نطاقها الجنوبي (١٨٧٤م)، أنشأ حلوان الحمامات شرق حلوان البلد كضاحية حدائق موسرة على غرار ضواحي المدن الأوربية مثل فرساي . ومما ساعد على ذلك أن المشروع كان يتضمن الاستفادة من عيون الماء الكبريتية للعلاج والترفيه . بنيت المدينة على منسوب أعلى من الأراضي الزراعية (محطة سكة حديد حلوان تقع على منسوب ٥٧ متراً بينما المزارع على ارتفاع نحو ٢١ متراً). وروعي أن تكون البيوت الواسعة على نمط الفيلات وسط حديقة ولا تتعدى طابقين، وللتشجيع بيع المتر المربع بنحو مليمين، على أن تكون القطعة أكبر من ٥٠٠ متر . ولا يزال هذا النمط قائما في صورة متفرقة من البلدة، وإن كان غالبه قد شَابَهُ القدَم والإهمال . ولتشجيع حركة العمران وحركة المتنزهين بني خط السكة الحديدية (١٨٧٧) من ميدَان المنشية تحت القلعة بحيث يسير شرق مدافن الإمام وقرية البساتين إلى طرة ثم يسير إلى حلوان في نفس مسار الخط الحالي . ولكن مع امتداد العمران وبداية التفكير في إنشاء ضاحية المعادي، رؤي تسهيل الحركة من وسط قاهرة إسماعيل بإنشاء خط حديدي من باب اللوق (١٨٩٢) عبر مصر القديمة إلى طرة ومن ثم يستكمل الخط مساره القديم . وفي ١٩١٥ ازدوج خط حلوان لكي يخدم ضاحية المعادي التي بدأت امتيازها شركة أراضي الدلتا في ١٩٠٥ .



خريطة ٢ـ١ حلوان في العشرينيات



خريطة ٢ ـ ٢ تداخل الصناعة مع السكان والزراعة في منطقة حلوان

وفي العهود التالية أضيفت منشآت أخرى ترفيهية وترويحية وصحية مثل الحديقة اليابانية ومصحة فؤاد الأول ومستشفى بهمان للأمراض العصبية، فضلا عن الفنادق الجيدة بمستوى العصر. وبذلك صارت لحلوان مكانة ترفيهية متميزة يزورها مئات الناس من القاهرة للترويح في العطلات. وتوضح الخريطة ٢ ـ ١ صورة التآلف الإقليمي لمنطقة حلوان ـ المعصرة حسب خرائط المساحة المصرية عام ١٩٢٩ : حلوان الحمامات مبنية على مخطط شبكي حدائقي على منحدرات هينة بعيدا عن مصبات الأودية السيلية القوية كوادي حوف وبعيدا عن النطاق الزراعي الممتد على مياه ترعتي الخشاب والحاجر وتاركة القرى والعزب الزراعية تتابع نشاطها الزراعي دون تداخلات اقتصادية أو بيئية مؤثرة على الحرفة الأولى ولو أن مجرد مد الخط الحديدي كان يقود في النهاية إلى مثل هذه التداخلات في الأنشطة وبخاصة الخدمية. والمعنى أن تخطيط حلوان اعتمد الظروف البيئية ولم يجور على الأرض الزراعية فصارت حلوان مشتى جميل المناخ صافي الأديم. وهو ما دعى إلى إنشاء مرصد حلوان (إلى الشمال الشرقي على منسوب ١١٤ متراً) الذي كان ذائع الصيت عالميا كأحد المراصد المتوسطة في جو صاف غالبية أشهر السنة، فأين هو الآن من العطاء العلمي ؟ لقد نقلت كثير من وظائف المرصد إلى منطقة جبلية صافية الجو في القطامية نأمل ألا تطولها أدخنة المصانع التي تبنى في مدن جديدة كمدينة بدر.

وبالرغم من هذا الشكل الجديد من العمران والطرق الحديدية والبرية في حلوان الحمامات، فإن سكان القرى والعزب الكثيرة، المنتشرة اسما حتى الآن، ظلوا يمارسون أعمالهم في الإنتاج الزراعي ويعيشون في دعة لقربهم من سوق القاهرة الذي يستوعب منتجاتهم من الخضروات والفواكه، وخاصة الجوافة التي كان الباعة الجائلون ينادون عليها «جوافة حلوان» على أنها ترمز إلى الجودة والحلاوة.

وفي هذا المجال لابد من الإشارة إلى أن موقع حلوان ومناخها الطيب لم تفت ملاحظة الخليفة المأمون حين زار مصر بعد إخماد ثورة المصريين وكان عمر بن عبد العزيز قد سكن حلوان أثناء ولايته على مصر نحو عام ٦٨٥ م. بعيداً عن الفسطاط التي تفشى فيها الطاعون آنذاك.

التنمية الصناعية في نصف قرن

تعود بدايات الصناعة في المنطقة إلى مصنع للأسمنت في طرة، ومصنع سيجوارت للحراريات في المعصرة. وبطبيعة الحال فإن منطقة جبل طرة تتكون من نوع راق شديد التماسك والصقل من الحجر الجيري عرفه قدماء المصريون ومنه اشتقوا أحجار الأهرام الضخمة. وهي بذلك مؤهلة لصناعة الأسمنت الممتاز. ولكن هذا المنطق لم يأخذ في الحسبان أن الرياح الشمالية شبه الدائمة سوف تلقي بالغبار والأتربة الناجمة عن الكسارات وتصنيع الأسمنت جنوبا إلى مدينة حلوان والقري والحقول المحيطة بها. لكن زهوة التصنيع كانت أقوى من هذا التفكير البيئي المبكر. وحتى حينما أصبح رأسمال الدولة أو الشراكة بين القطاعين العام والخاص هو القائم بتنمية الصناعة فإننا نجده يتخذ النمط ذاته من حيث الإكثار من المصانع في منطقة حلوان. كأن مصنع أسمنت طرة أصبح مثالا يحتذى في تفضيل هذا الموقع.

صحيح أن مواقع الصناعة محكومة بمثلث «فيبر» Weber الذي تتكون رءوسه من الخامة والسوق وتكلفة النقل للخامة أو المنتج النهائي. واذا كانت طرة قد اختيرت بأفضلية الخامة الموجودة، فما هو مبرر اختيار موقع صناعة الحديد والصلب علما بأنه قد أنشأ خط حديدي مكلف من مناجم الواحات البحرية وكوبري المرازيق لتصل الخامة إلى المصنع في التبين؟ قيل في هذا إن السوق كانت العامل الحاكم في اختيار الموقع بالإضافة إلى استيراد الفحم من الخارج. ولكن سوق الحديد والصلب ليست مقتصرة على القاهرة، بل تعم المعمور المصري بدرجات متفاوتة. وكذلك فإن حافة الهضبة الشرقية من قنا إلى القاهرة تتكون من أنواع من الحجر الجيري الجيد، فلماذا كان التركيز على طره من البداية؟

لا شك في أن عامل القرب من القاهرة كان الحافز البيروقراطي لاتخاذ منطقة حلوان قلعة صناعية، بحيث يستفيد المسئولين من ذوي «الياقات البيضاء» من سكنهم في القاهرة قرب كبار رجال السلطة، في الوقت الذي يعملون في مقار لمكاتبهم لا تبعد سوى القليل من الكيلومترات. وظهر شعار لتبرير ذلك أن منطقة حلوان يمكن أن تكون مماثلة ـ بدرجة أقل ـ لحوض الرور الصناعي في ألمانيا. وبعبارة أخرى يمكن أن يكون هناك «رور النيل» كما أن هناك «رور الراين». والفوارق كبيرة معروفة بين الطموح والبيروقراطية وبين المقومات الفعلية في جوانب توافر الخامات والموارد المالية والتكنولوجية.

ونتيجة لهذا فقد تزاحمت الصناعة في المنطقة بشكل يعرفه الجميع. فقد توسع أسمنت طرة إلى أن أصبح عملاقا يرسل ملوثاته الغازية والصلبة عاليا في الجو إلى كل مناطق السكن في المنطقة. وكذلك أسمنت بورتلاند حلوان لصق جنوب غرب مدينة حلوان والقومية للأسمنت إلى الجنوب منها، وبذلك وقعت المدينة تحت حصار الأسمنت. وفي جنوب المعصرة مصنع ٤٥ الحربي، وإلى الشمال الشرقي من حلوان مصانع النصر للسيارات والنصر للمواسير الصلب وحلوان للصناعات الهندسية وسيماف لصناعة عربات السكة الحديدية. ولصق المدينة من الجنوب مصنع الطائرات ثم إلى الغرب منها مصنع مصر حلوان للحرير (وهو من أقدم الصناعات أنشأه بنك مصر في أواخر العشرينيات). وفي منطقة التبين المصنع الهائل للحديد والصلب ومصانع فحم الكوك والأسمدة وصناعات الطوب الرملي والأسمنتي والطفلي. هذا إلى جانب عدد آخر من المصانع الأصغر تتبع القطاع العام أو الخاص. وجملة عدد المصانع يزيد على ٤٠ مصنعا أحاطت وتداخلت وزاحمت كل المحلات السكنية من المعصرة شمالا إلى مدينة حلوان والتبين جنوبا وما بينها من قرى كثيرة تضخمت مثل كفر العلو وعرب غنيم وكامل صدقي.

وترتب على هذا انفجار سكاني عنيف. في سنة ١٩٢٧ كان سكان قسم حلوان نحو خمسون ألفا. وفي إحصاء ١٩٨٦ بلغ العدد نحو نصف مليون بما في ذلك التبين (٥٠ ألفا) و١٥ مايو (٢٥ الفا). وبعبارة أخرى فقد تضاعف سكان المنطقة عشر مرات في ستين سنة بينما تضاعف سكان القاهرة ككل ست مرات في المدة ذاتها. وفي تعداد ١٩٩٦ كاد النمو السكاني يتوقف في قسم حلوان عن نظيره قبل

عشر سنوات، إذ بلغ نحو ٥١٩ ألفا ولكن زاد سكان التبين إلى نحو ٦٠ ألفا، بينما ارتفع عدد سكان قسم ١٥ مايو إلى ٦٥ ألفا وسكان طرة إلى نحو ٥٩ ألفا، بمجموع كلي ٧٠٣ ألفا لهذه الأقسام الأربعة. ويدل هذا الرقم المتزايد على عظم الزيادة السكانية الناجمة عن انتشار الصناعة في المنطقة وتكدس الناس في أحياء الكثير منها عشوائي (الهجانة ومنشأة جمال عبد الناصر وعزبة الصفيح) أو قروي قديم (الوالدة وكفر العلو والتبين والمرازيق والمعصرة البلد وكامل صدقي إلخ)، وكلها تساوي نحو ثلثي سكان المنطقة.

وتوضح الخريطة ٢ ـ٢ هذا التداخل بين السكن والصناعة وبقايا الزراعة بصورة لا مزيد عليها. صحيح أن كثيرا من المصانع الكبيرة أنشئت في الأماكن غير المأهولة (قارن مع الخريطة ٢ ـ ١) إلا أن مردودها السكني والسكاني أدى إلى تغير استخدام الأرض الريفي إلى سكن عمالي شديد العشوائية والفقر والتكدس.

وفي ١٩٩٦ بلغ عدد سكان الشريط الجنوبي للقاهرة من دار السلام والبساتين والمعادي إلى منطقة حلوان سالفة الذكر، مليون و٤٣٢ ألفا. وربما زاد عن مليون ونصف المليون شخص في الوقت الحاضر، أكثر من نصفهم يقطنون سكنا متهالكا أو عشوائيا في حاجة ماسة إلى إرشاد ورعاية حكومية ومشاركة فعالة من كثير من الجهات والجمعيات الأهلية لتحسين أحوالهم السكنية والمعيشية.

المشكلات الحالية

١ـ غبار الأسمنت والغازات المنبعثة من المصانع الثلاثة والكثير من المسابك الأهلية ما زالت تهدد حياة السكان. المشكلة مثارة من عشرين سنة وحلها في تركيب «فلاتر» على جميع الأفران، لكن يقال إنها تقلل الإنتاج بنحو الربع أو يزيد. ولهذا يقال أيضًا إن الفلاتر تعطل بعض الأيام لزيادة الإنتاج رغم أن الجهات الرسمية تؤكد أن ثلاثة أرباع المصانع قد حسنت موقفها في هذا المجال. ويؤكد السكان أن الغبار، وخاصة من أسمنت طرة، يغطي المنطقة إلى حلوان والتبين بدليل تلويث الغسيل المنشور.

٢ـ مصنع الحديد والصلب وفحم الكوك تتطاير منها برادة الحديد وغازات ضارة في منطقة التبين وما حولها.

٣ـ الصرف الصناعي مشكلة خطرة ويلقي بها في ترعة الخشاب والنيل. ويؤكد المسئولون أن غالبية المصانع قد حسنت الصرف الصناعي بوسائل تقنية جيدة بما في ذلك تنقية مياه الصرف الصناعي قبل وصولها إلى النيل.

٤ـ وتبقى مشكلة الصرف الصحي للسكن الفقير المكدس مشكلة المشكلات: مازال الصرف في «ترانشات» أو يجد طريقه إلى ترعة الخشاب التي تشق مناطق السكن العشوائي والقروي القديم.

وهذا هو ما يهدد أساسات البيوت الفقيرة ويزيد من مخاطر الموت. وهناك مشروع لردم ترعة الخشاب وجعلها مصرف مغطى. لكن لم يتم الردم إلا في جزء يسير من المعادي حتى المعصرة والباقي ما يزال مستخدما للصرف الصحي.

٥- قوانين البيئة بصفة عامة مهملة. هناك محاولات للتشجير في الشوارع وحول المصانع أو إنشاء غابة في التبين، مع تحسين الحديقة اليابانية وإنشاء حديقة الزلزال على مساحة ٣٥ فدانا بغرض زيادة المساحات الخضراء من أجل تحسين الجو. كلها أمور مفيدة إذا ما قضى تماما على الملوثات الصناعية الغازية والصلبة وخاصة أتربة الأسمنت والكسارات إضافة إلى الصرف الصحي.

٦- ترتب على هذه الأوضاع أن فاتورة العلاج في التأمين الصحي ارتفعت أربع مرات في الآونة الأخيرة. وأكثر الأمراض شيوعا الرمد والجهاز التنفسي وتحجر الرئة !.

هذا بعض من كل:

ما ضرنا لو بدأنا تقليص تراخيص المحاجر والمصانع، وأحلنا رغبات إنشاء مصانع ومحاجر جديدة إلى محافظات أخرى وبخاصة في الصعيد حيث الكلام كثير عن التنمية والفعل قليل. فالمفروض وضع خطة صارمة لمواقع الصناعات بعيدا عن المدن الكبرى وخاصة تلك الملوثة للبيئة والتركيز على جوانب الصعيد وحواجره الصحراوية من بني سويف إلى قنا وسوهاج.

ما ضرنا لو أعدنا بعض أشكال التوازن البيئي بتفكيك بعض مصانع الأسمنت ونقلها بعيدا عن القاهرة، وتفكيك ضخامة مصنع الحديد والصلب إلى مصانع أحدث تكنولوجيا وأصغر مساحة وأكثر إنتاجا وتخصصا واستخدام الغاز بديلا للفحم ؟

ولا شك في أن هذه المطالب تستغرق زمنا لتنفيذها ولكنها ستخفض عدد السكان وتحل مشكلة العشوائية وتكلفة العلاج المتضخمة، وتحيط القاهرة من الجنوب بضواح أقل فقرا وأكثر إنسانية.

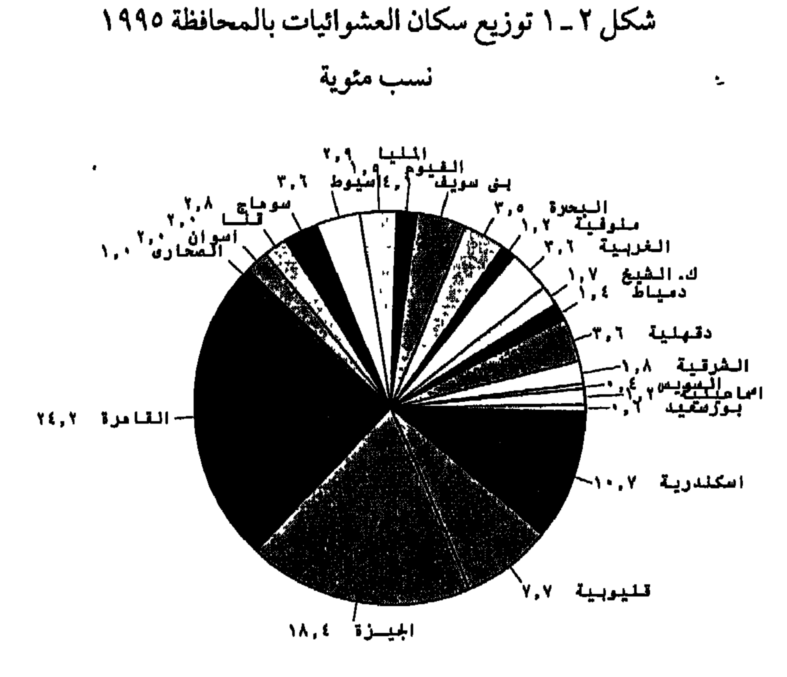
٢ـ السكن الطفيلي أو العشوائى

هناك تضارب كبير حول معنى السكن الطفيلي أو العشوائي في الأرقام التي لدينا . فهل المقصود المهاجرون الفقراء للمدن الذين يعيشون على أطراف المدن دون سكن اعتيادي ودون عمل منتظم يقيم أودهم كأفراد أو أسر ؟ أم المقصود بالإضافة إلى هؤلاء سكان الأحياء الفقيرة داخل المدن من العاملين أو العاطلين، المتزاحمين في شقق صغيرة أو شقق الشرك مع غيرهم بحيث يتشاركون في المطبخ والحمام وصنبور الماء الوحيد ؟ خاصة وأن البناء في كثير من الأحياء الفقيرة قد يخرج عن خط التنظيم أو يعلو دون تصريح على أساس غير سليم، وغالبا هو آيل للسقوط أو قريب من ذلك .

الأرقام التي لدينا لا تفرق بين هذين النوعين من العشوائيات . وربما استخدمنا مصطلح «سكن طفيلي» للمهاجرين الجدد على أطراف المدن، و«سكن عشوائي» على النمطين معا، وبخاصة سكن الأحياء المتدنية في داخل المدن . ويوضح الشكل ٢ ـ ١ أن القاهرة الكبرى تحتوي على ثلث عشوائيات مصر مما يجعل للموضوع أهمية بالغة الحيوية .

شكل ٢ ـ ١ توزيع سكان العشوائيات بالمحافظة ١٩٩٥

نسب مئوية



عدد سكان العشوائيات نحو ١١,٨ مليون شخص

حيث إن النيل يحد مدينة القاهرة من الغرب فإننا نجد العشوائيات وحزام الفقر يحيط بالقاهرة من الشمال والشمال الشرقي والجنوب والغرب على نحو ما تصوره الخريطة ٢ ـ ٣ .

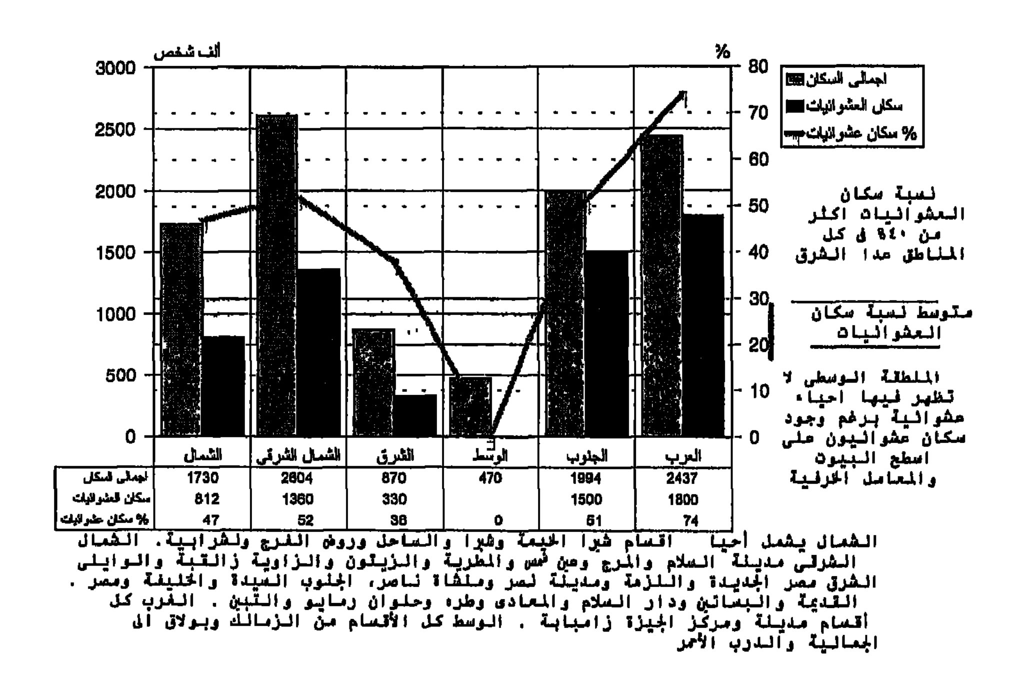
الشمال الشرقي:

حـي السـلام: ويشمل مناطق مدينة السلام ـ المرج ـ الزهور ـ الأندلس ـ كفر الشرفا ـ بركة الحاج ـ كفر الباشا ـ كفر أبو صير ـ السد العالي ـ قباء ـ عزبة النخل ـ العصاره . عدد سكان عشوائيات هذا الحي نحو ٢٩٦ ألفا .

حـي المطرية: ويشمل مناطق المطرية وعين شمس : عرب الطوايلة ـ عرب الحصن ـ عزبة النخل ـ عزبة معروف ـ منطقة العزب ـ شجرة مريم ـ منطقة الليمون . عدد سكان العشوائيات هنا ٥٣٢ ألفا ، وهو ثاني أكبر تجمع عشوائي في القاهرة الكبرى بعد شبرا الخيمة ، وقد يوازيه تجمع عشوائيات إمبابة .

حـي الزيتـون: ويشمل عزبة مرسي خليل وعزبة البمبي هذا فضلا عن عزبة «أبو حشيش» أو القرود بالزيتون وسكانهما ٣٠ ألفا وهما مدرجتان في خطة المحافظة للإزالة . عدد السكان ٢٣٠ ألفا (+٣٠ ألفا)

شكل ٢ ـ ٢ عشوائيات القاهرة الكبرى بالمنطقة الجغرافية



مجموع سكان الشمال الشرقي مليونا و٥٨ ألفا . وبإضافة عشوائيات الزاوية الحمرا والوايلي (٢٥٥ ألفا) يصبح إجمالي سكان عشوائيات الشمال الشرقي نحو مليون و٣٦٣ ألفا ، وهذا الرقم يمثل ثاني أكبر تجمع عشوائي في القاهرة شرق النيل .

الشمـال:

حي شـبرا : ويشمل عزبة جرجس ومنطقة العالي. عدد سكانهما ٣٠ ألفا.

حي الساحل: ويشمل عزبة وهبة، داير الناحية، حكر محمود شلبي، حكر قشقوش، حكر محمد علي دياب. هذا فضلا عن منطقة عشش وأكشاك في حي الساحل وحكر أبو دومة بروض الفرج وسكانهما نحو ٥٠٠٠ وهما في خطة الإزالة بمحافظة القاهرة، وكذلك حكر السكاكيني بالشرابية ٢١ ألفا. مجموع سكان منطقة أحياء شبرا ١٦٢ ألفا (+ نحو ٢٥ ألفًا)

شبرا الخيمة: تضم أكبر تجمع عشوائي في القاهرة الكبرى يبلغ سكانه ٦٥٠ ألفا معظمهم في بهتيم في قسم شرق وعزبة بيجام في قسم غرب.

جملة سكان عشوائيات شمال القاهرة الكبرى ٨١٢ ألف شخص.

الشـرق:

حي مدينة نصر: عزبة العرب ـ عزبة الهجانة ـ عزبة نصار. عدد السكان ٢١٠ ألفا.

حي منشأة ناصر: منشأة ناصر ـ الدويقة ـ برقوق ـ قايتباي. عدد السكان ١٢٠ ألفا.

جملة سكان عشوائيات شرق القاهرة ٣٣٠ ألف شخص.

الجنـوب:

حي السيدة زينب: عشش وأكشاك تلال زينهم وقلعة الكبش. عدد سكانهما ٤١ ألفا.

شكل ٢ ـ ٣ عشوائيات القاهرة

	التبين	حلوان	المعادي		البساتين	السيدة	ناصر	مصر	الزيتون	المطرية	حي السلام	الساحل	شبرا
اجمالي السكان	59	518	70		658	155	170	397	322	498	366	333	83
سكن عشوائي٪	80	67	51		70	26	44	52	71	74	40	39	30

حي مصر القديمة : مساكن الأرض الوعرة شرق الفسطاط . وفي خطة الإزالة عزبة أبو قرن وعشش تل العقارب وسكانهما ٤٥ ألفا . عدد السكان نحو ١٠٠ ألف .

حي البساتين : شرق البساتين - غرب البساتين - جنوب البساتين - حسن التهامي - عزبة دسوقي - بير أم سلطان - عزب عبد الخالق والعمدة والنصر . عدد السكان ١٤٨ ألفا .

دار السلام : دار السلام والعزب المجاورة . عدد السكان ٤٨٠ ألفا .

حي المعادى : عزبة جبريل - عزبة فهمي عدد سكانهما ٣٧ ألفا .

حي طره/ المعصرة : عدد السكان نحو ٣٠٠ ألف شخص، معظمهم في المعصرة البلد والمحطة .

حي حلوان : حلوان البلد - منشأة جمال عبد الناصر - عرب السلام وراشد وغنيم - كفر العلو - عزبة عناني - مدينة الهدي - عزب النخل والهجانة والصفيح - السلام - منشأة ناصر - عزبة الوالدة . عدد السكان نحو ٤٠٠ ألفا

حي التبين : الحكر البحري والقبلي - دوران كوبري المرازيق . عدد السكان ٤٨ ألفا

مجموع سكان الجنوب نحو مليونا و٥٥٤ ألفا، وهو بهذا يُعد أكبر التجمعات العشوائية القاهرية.

الغـــرب

إمبابة والمنيرة الغربية	٥٦٠ ألفا	بولاق الدكرور	٤٥٥ ألفا
فيصل	٣٠٠ ألف	الأهرام	٤٢٠ ألفا
غرب المريوطية ونزلة السمان	٣٢٥ ألفا	ساقية مكي	٥٢ ألفا
منيل شيحة	٣٠ ألفا	المنيب	٤٥ ألفا

إجمالي سكان عشوائيات الغرب مليونان و١٨٢ ألفا وهو بذلك أكبر تجمع عشوائي في القاهرة الكبرى.

إلا أن هذه الأرقام غالبا ما تأخذ في الحسبان أشكالا من السكن القروي المحيط بمدينة الجيزة والتي لم تندمج بعد كسكن حضري رغم مؤثرات المدينة الملاصقة . وربما جاز لنا القول إن العشوائيات هي تلك المتداخلة في نسيج المدينة في إمبابة وبولاق الدكرور وميت عقبة وقلب مركز الجيزة القديم وعشوائيات عديدة ملتصقة بالامتداد الحضري على طول محوري الهرم وفيصل . وبهذا يمكن القول إن سكان عشوائيات غرب القاهرة قد لا يزيد سكانها عن مليونا و ٨٠٠ ألف شخص كحد أعلى، وهو في

حد ذاته رقم يجعلها أولى عشوائيات القاهرة الكبرى.

مجموع سكان عشوائيات القاهرة الكبرى شرق النيل أربعة ملايين و٦٠ ألفا بما في ذلك مناطق خطط الإزالة التي يبلغ عدد سكانها ١١٨,٠٠٠ أو ما يساوي ٣٪ فقط من سكان العشوائيات[1].

أما المجموع الكلي للقاهرة الكبرى فهو أقل قليلا من سته ملايين عشوائي وربما يساوي نحو ٥٠ أو ٥٥ ٪ من سكان القاهرة الكبرى

وبتحليل شكل وخريطة ٢ ـ ٣ «عشوائيات القاهرة الكبرى» تتضح النقاط الآتية:

١ ـ أكبر تجمع سكاني للعشوائيات هو في غرب القاهرة حيث تزحف المدينة على مناطق ريفية وتبتلع الكثير من القرى، فضلا عن المهاجرين المستمرين من قرى محافظة الجيزة والصعيد. وتضم المنطقة نحو ٣٠٪ من جملة عشوائيات القاهرة الكبرى.

٢ـ جنوب القاهرة هي ثاني أكبر تجمع للعشوائيات وذلك لكونها امتداد طبيعي من وسط القاهرة إلى نوايات أصلا زراعية في البساتين ودار السلام وحلوان والمسافة الممتدة على طول ضفاف ترعة الخشاب. ثم أضيف إليها تنمية حلوان الحمامات في أواخر القرن ١٩، ومخطط ضاحية المعادي في أوائل القرن ٢٠، ثم أضيفت إلى المنطقة صناعات ضخمة للأسمنت في طره والحديد والصلب وصناعات أخرى مما جلب معه تركيز هائل للعمال[2] وتحول العزب الزراعية القديمة إلى إيواء فقير للعمالة ربما ضم ٢٥٪ من سكان عشوائيات القاهرة الكبرى.

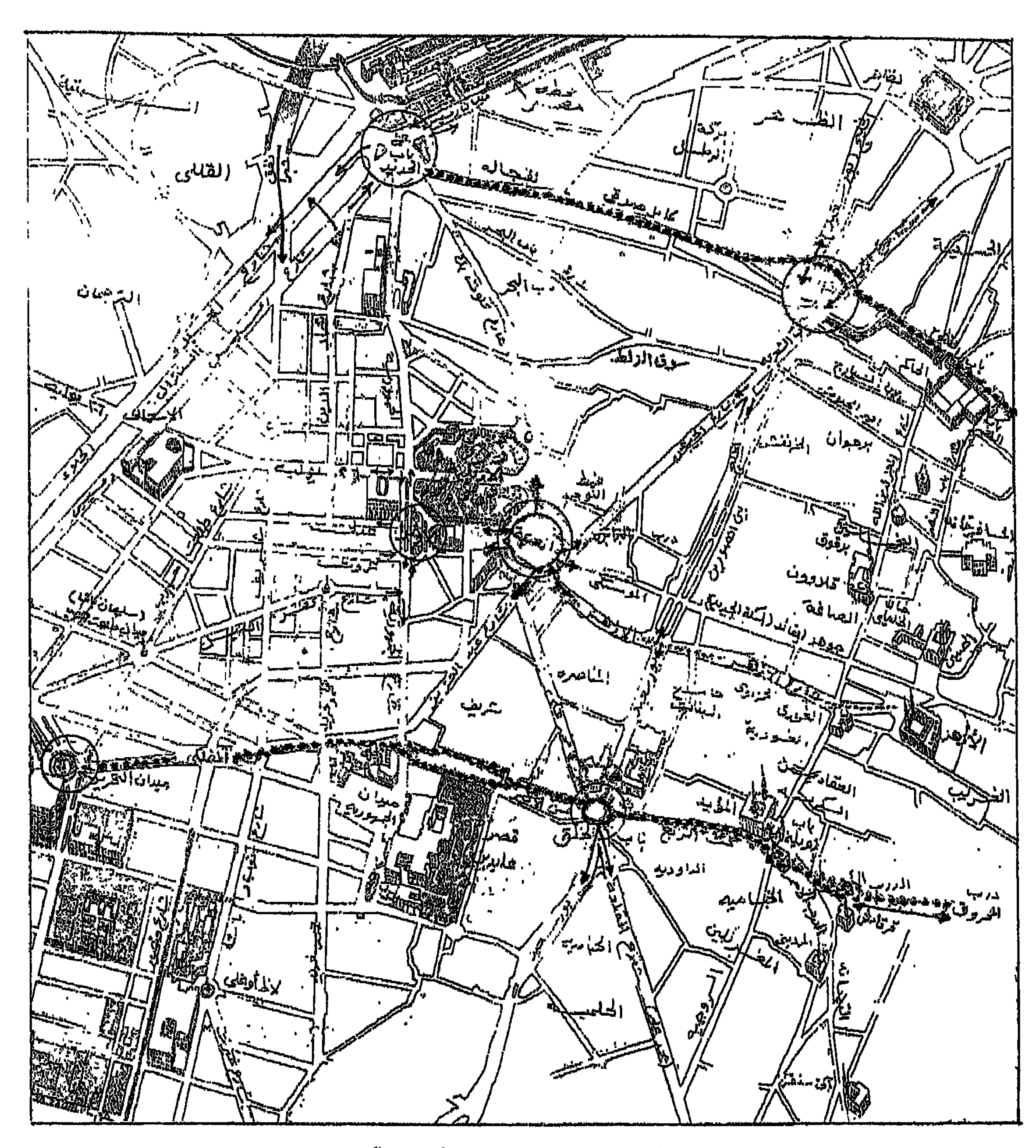
٣ـ التجمع العشوائي الثالث هو ذلك الذي يحتل أجزاء من الأحياء الشمالية الشرقية من القاهرة والذي يضم نحو ٢٢٪ من سكان العشوائيات. والتوجه الشمالي الشرقي اقترن بنمو في امتداد طبيعي على حافة جنوب الدلتا من الوايلي إلى مدينة السلام ابتلع عدة قرى ومساحات زراعية منها المطرية والمرج وعزبة النخل وبركة الحاج، وأراض شبه صحراوية في عين شمس والمطرية وكفر الجاموس. ولكونها المدخل الملائم لشمال القاهرة الشرقي، فقد كانت هذه الأحياء مقرا للمهاجرين من جنوب الدلتا وبخاصة الشرقية وشرق القليوبية. وترتب على نمو أنشطة كثيرة وبخاصة الصناعات الحرفية في مناطق كثيرة مثل قباء والحرفيين تركيز كبير للسكن الفقير والسكن العشوائي معا. فقد استبدل السكان الزراعيون حقولهم بأرض للبناء في مساحات ووحدات سكنية صغيرة في عملية استمرت منذ إنشاء خط حديد الضواحي (كوبري الليمون ـ المرج) ثم الطرق الإسفلتية، وأخيرا الطريق الدائري في قطاعه الشمالي.

٤ ـ يتركز نحو ١٣٪ من سكان العشوائيات في مناطق شبرا الخيمة والساحل. والقطاع الشمالي هو

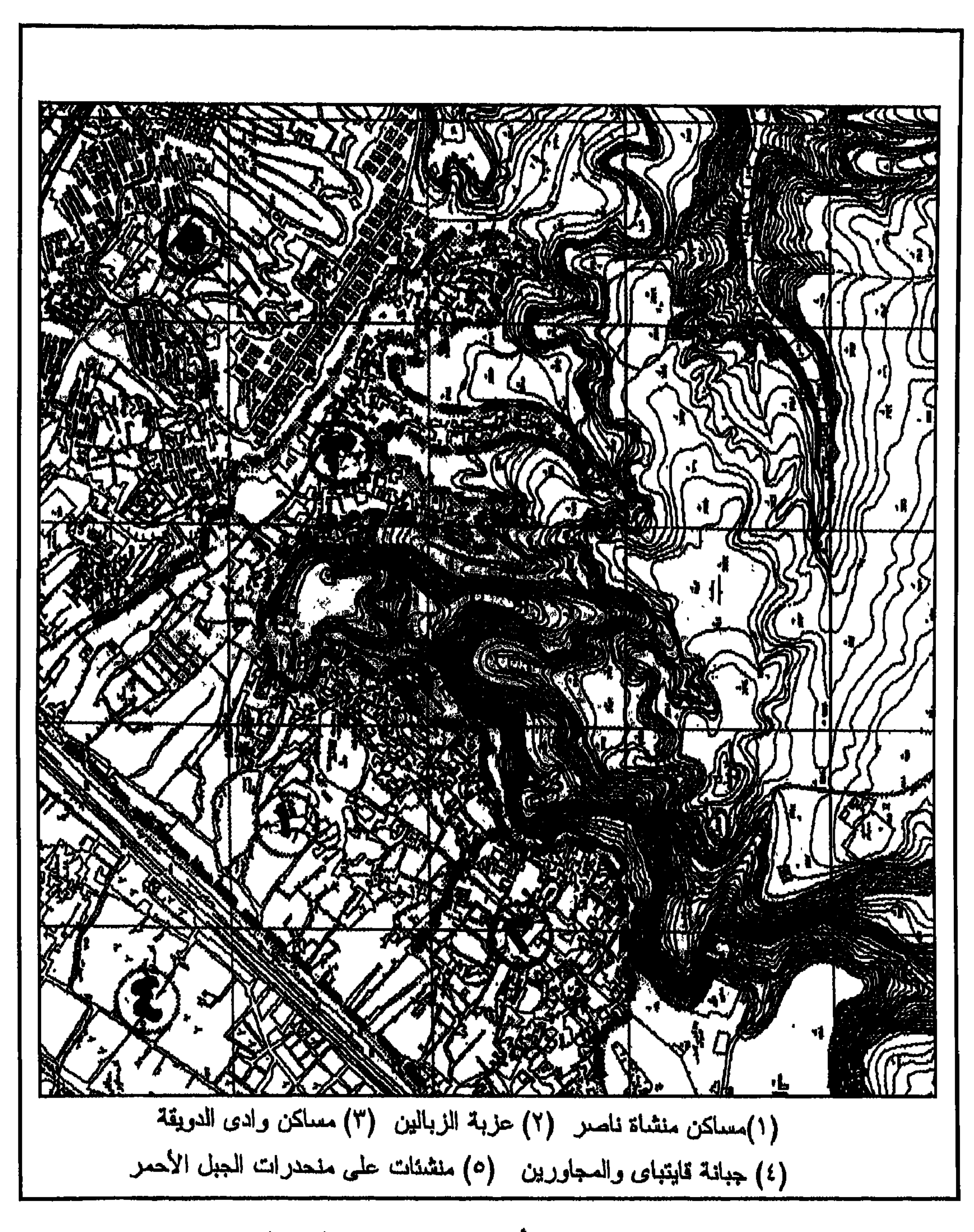
---

(١) الأرقام فيها الكثير من التضارب وربما يعود بعضها إلى أخطاء مطبعية، وبخاصة ترقيم الأصفار. مصدر الأرقام الإدارة العامة للخطة والمتابعة ـ محافظة القاهرة، ١٩٩٧.

(٢) إقامة صناعة ما تخلق فرص عمل خارج الصناعة لشخصين أو ثلاثة كخدمات وأنشطة مكملة. انظر علا سليمان الحكيم «ظاهرة التحضر ونمو المدن» ندوة التوسع الحضري، معهد التخطيط القومي ١٩٨٨ ص١٥٢.



خريطة ٢ ـ ٣ توزيع عشوائيات القاهرة الكبرى



خريطة ٢ ـ ٤ عشوائيات منشأة ناصر على منحدرات الجبل الصعبة

أيضًا أحد المجالات الطبيعية لنمو القاهرة لأنها تستقبل الهجرة من وسط الدلتا منذ أمد طويل. وقد زاد تيار الهجرة إلى الساحل وشبرا الخيمة بنشأة المصانع الكبيرة والصناعات الحرفية بكثرة. والهجرة هنا مصدرها الكثير من سكان بقية أحياء شبرا والمناطق المكتظة في الوايلي والشرابية، إلى جانب الهجرة الريفية وسكان القرى التي ابتلعتها المدينة.

٥- ومن أنماط السكن العشوائي سكن المقابر الذي تكاد أن تختص به محافظة القاهرة، والذي يضخمه بعض الكتاب على أنه غير إنساني. والحقيقة أن هذا النوع من السكن ليس عشوائيا بالمعنى المادي، وإن كان عشوائيا بمعنى الناس الذين يمارسونه فالمقابر القاهرية مناطق مخططة داخل التنظيم ومخصصة كمدينة للأموات في الجبانة الشرقية (شرق الدراسة وجنوب العباسية) والقرافة الكبرى (الإمامين الشافعي والليثي) وجبانة البساتين (جنوب الإمام وفي شرق دار السلام) والجبانات الأحدث في مصر الجديدة ومدينة نصر.. إلخ.

ولا يمكن لأحد أن يبني مقبرة بدون ترخيص. وهناك شوارع مختطة داخل مدن الأموات. والذي حدث ببساطة أن بعض اللحادين وحراس المقابر كانوا يسكنون إلى جوارها ثم انتقل أبناؤهم داخل المنطقة أو الأحواش ثم أصبحت تؤجر لمهاجرين من داخل وخارج القاهرة. وساعد على ذلك أن المقابر القاهرية - خاصة القديمة منها - كانت أحواشا واسعة ملك أسر بها غرفة أو أكثر لإقامة أفراد الأسرة حين يترحمون على موتاهم في مناسبات معروفة كتقليد حضاري اندثر. وبذلك خلت غرف المقابر من المستخدمين الأصليين وأصبحت جاذبة للسكن الدائم بما فيها من مؤسسات السكن: مبنى، وبوابة إلى جانب مياه وكهرباء في أحيان وأخيرا طرق وشوارع ومواصلات عامة. وقد أضيفت أنواع أخرى من الاستخدام وخاصة ورش سمكرة ودهان السيارات وذلك لأن شوارع المقابر الجانبية قليلة الحركة، فضلا عن أسواق معينة لأشياء سابقة الاستخدام بديلا لسوق الكانتو الشهير في العتبة الخضراء، مثل سوق الملابس والأغطية والأثاث والحمام والطيور والأفاعي في أول طريق الإمام الشافعي. ثم أضيف إلى ذلك سوق للأقمشة وحلقة لبيع السيارات المستعملة في الجانب الشرقي من البساتين. يحتاج أمر هذا النوع من سكن المقابر والأنشطة التي يمارسونها إلى دراسة ميدانية مسحية لتحديد عدد السكان، وهم على الأغلب ليسوا بالكثرة التي نجدها في عشوائيات أخرى [1]، ومشكلتهم آنية نتيجة لأنها مناطق مخططة أصلا وبها من البنية التحتية الشيء الكثير. والكثير من الضبط القانوني سوف يحجم هذه العشوائيات وغالبا سوف يفضي إلى نهاية تدريجية لها.

---

(١) في ١٩٧٦ لم يتعد سكان مناطق المقابر ١٤٥ ألفا كان منهم ١٨ ألفا فقط هم الذين يسكنون داخل الأحواش في جبانات القاهرة التقليدية. وهناك تفريق بين سكان مناطق الجبانات الذين يعيشون في بيوت أو شقق داخل المنطقة وبين أولئك الذين يسكنون داخل الأحواش، وهؤلاء هم المعنيون باسم سكان عشوائيات، مثلهم في ذلك مثل سكان أسطح العمارات حتى في أرقي أحياء المدينة.

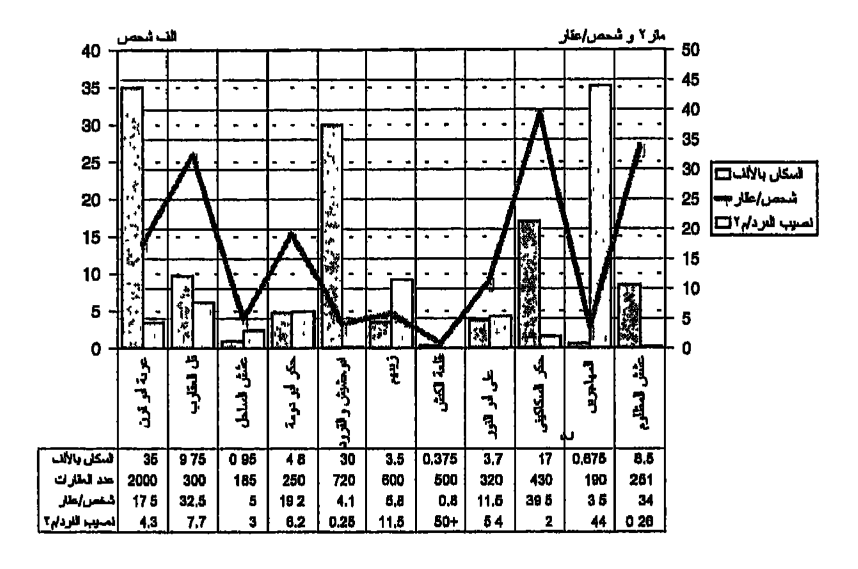
عزة سليمان و شنوده سمعان «التوسع الحضري ومشكلة الإسكان في مصر» - ورقة في ندوة التوسع الحضري التي نشرها معهد التخطيط القومي بالقاهرة ١٩٨٨، ص ص ٣٢٨-٣٣٠.

وفي ١٩٨٤ كان تقدير سكان المقابر نحو ١١٧ ألفا بدون تمييز لعدد سكان الأحواش الفعلي. ممدوح الولي «سكان العشش والعشوائيات»، نقابة المهندسين - القاهرة ١٩٩٣، ص ص ٥٠-٥١.



خريطة ٢ـ٥ كثافة مفرطة للسكن في دار السلام واسطبل عنتر

شكل ٢ ـ ٤ عشوائيات القاهرة المطلوب إزالتها



	عزبة أبو قرن	تل العقارب	عشش الساحل	حكر أبو دومة	أبو حشيش و القرود	زينهم	قلعة الكبش	عش أبو الفول	حكر السكاكيني	السباهجية	عشش المظلوم
السكان بالألف	35	9 75	0 95	4 8	30	3.5	0.375	3.7	17	0.675	8.5
عدد العقارات	2000	300	185	250	720	600	500	320	430	190	261
شخص/عقار	17 5	32.5	5	19 2	4.1	5.8	0.8	11.5	39 5	3 5	34
نصيب الفرد/م٢	4.3	7.7	3	6.2	0.25	11.5	50+	5 4	2	44	0 26

عشوائيات القاهرة المزمع إزالتها

١ ـ بلغ عدد سكان هذه المناطق العشوائية ١١٨ ألفا (أو + ١٥٠ ألفا نتيجة التضارب الرقمي) موزعين على ١٣ منطقة في عدة أحياء من العاصمة . وقد تم إزالة منطقتين هما مساكن إيواء عين شمس (٢٧٠٠ شخص) وعشش شرق ترعة الإسماعيلية (١٢٢٠ شخصا) .

٢ ـ تتراوح مساحات هذه المناطق بين ١٥٠ ألف متر مربع في «أبو قرن» و٧٥ ألف متر في تل العقارب وبين أقل من ثلاثة آلاف متر في عشش المظلوم وعشش حي الساحل . ويترتب على ذلك صغر ما يخص الفرد من المساحة إلى حدود عليا (+٦ أمتار مربعة) في تل العقارب في جنوب القاهرة وحكر أبودومة بروض الفرج ، وبين حدود دنيا تبلغ ربع متر مربع في عزبة «أبوحشيش» وعزبة القرود بالزيتون ، وفي عشش المظلوم شرق السكة الحديدية جنوب الزاوية الحمراء . ولا شك أن هذه المساحات الصغيرة تتفاقم مشكلاتها بكثرة الشقق التي تشترك فيها عدة أسر . ولعل هذه المساحات تتعدل قليلا إذا أخذنا في الاعتبار أن في بعض هذه المناطق المتدنية بيوتا تشمل أكثر من طابق واحد ومن ثم ترتفع مخصصات الفرد من المساحة السكنية بعض الشيء . ويتضح ذلك الموقف من كثرة عدد الأفراد للعقار الواحد كما هو ظاهر في الشكل .

٣ـ لابد من إجراء دراسة ميدانية في كل منطقة على حدة لبيان حالة المباني وارتفاعاتها وعدد الأفراد للغرفة (درجة التزاحم) وعدد الأسر في الوحدة السكنية (إيجار الشرك) ، وتعيين المخصصات السكنية من المباني بالقياس إلى المباني المستخدمة في أنشطة تجارية أو حرفية أو صناعية وغيرها مثل مساحات جمع القمامة وتصنيفها وزرائب الخنازير في الدويقة ومنشأة ناصر ، أو

زرائب الأغنام والماعز في عزب مختلفة في المطرية والسلام ومدينة نصر وجنوب وغرب القاهرة. وغير ذلك كثير مما قد تسفر عنه الدراسات الميدانية. الاقتراح أن تتولى المحافظة تكليف بعض طلبة الدراسات الاجتماعية والإنسانية خلال الإجازات - مقابل أجر شامل مجز - القيام بدراسة قطاعات من هذه العزب والأحياء المراد إزالتها أو تطويرها بغرض التعرف على إمكانية تحسين أشكال الحياة من بداية إيجاد أنشطة اقتصادية إلى تحسين الحالة الصحية والتعليمية بإنشاء مدارس ومراكز صحية قليلة الربح بواسطة الأهالي ومشاركة حكومية محدودة أو تشجيعية.

ملاحظات عامة

أولا : حيث إن الموضوع يتناول السكن العشوائي فإن هناك عشوائية كبيرة في أرقام المصادر وضحت أيضًا في بعض أرقام هذا الفصل. ولعل ذلك مرتبط بالمفهوم الأساسي للعشوائية. مرة أخرى نسأل هل العشوائية هي أشكال السكن غير المرخص حول المدن أم هي إلى جانب ذلك جميع أشكال السكن المتدني مساحة وصحة وفقرا داخل الكتل القديمة للمدن المصرية؟ فإذا كان الخيار هو المفهوم الأول فلا شك أن عدد سكان العشوائيات سيهبط كثيرا إلى نحو نصف الأرقام الواردة في المصادر المذكورة وغيرها من البحوث التي تتناول الموضوع.

وبدراسة ليست سهلة لمحاولة فهم ما جاء في تعداد ١٩٩٦ تحت اسم سكن حجرة، أي سكن شرك، وتحت مسمى أشكال أخرى للسكن كالدكان والأسطح والجراجات.. إلخ. فقد وصلنا إلى النتائج الآتية:

المحافظة	ألف وحدة سكن شرك	ألف فرد سكان سكن شرك	ألف وحدة سكن جوازي	ألف فرد سكن جوازي
القاهرة	٢٨٥	١١٤٠	٤٠٠	١٦١٠
الجيزة	٨٠	٣٦٠	١٥٠	٦٦٠

وبعبارة أخرى فإن مجموع سكان العشوائيات يصبح في القاهرة ٢,٧٥٠,٠٠٠ نسمة أي نحو نصف ما ذهبت إليه الأرقام السابقة. وفي الجيزة ١,٠٢٠,٠٠٠ ــ أيضًا نحو النصف. وبذلك فإن هذه الأرقام معا تساوي ثلاثة ملايين و٧٧٠ ألفا، هم ربما كانوا سكان الطفيليات والعشوائيات. وإذا أضفنا نحو ٣٠٠ ألف من سكان عشوائيات شبرا الخيمة يصبح العدد النهائي أربعة ملايين أو نحوها. أي أنهم يشكلون نحو ربع سكان القاهرة الكبرى وليس نصفهم. وهي أيضًا نسبة كبيرة توجب معالجتها.

ثانيا : التوسع السكني حول القاهرة الكبرى ـ عشوائيا أو مخططا ـ هو في غالبه الأعم على حساب الأراضي الزراعية التي كانت في يوم ليس ببعيد مزرعة الخضر للقاهرة والجيزة. وتقدر مساحة اجتياح المناطق المبنية للأرض الزراعية في العقدين الأخيرين بنحو٢٣ إلى ٢٥ ألف فدان، منها نحو النصف في الجيزة ونحو ستة آلاف في شبرا الخيمة والخانكة وقليوب ومثلها في محافظة القاهرة. فكم يتكلف استصلاح مثل هذا القدر من الأراضي ذات الجودة العالية؟[١]

ثالثا : صحيح أن عائد الاستثمار العقاري أعلى من الزراعي، وأن نمو السكان يتطلب بإلحاح مساكن جديدة كل سنة، ولكن لو كان التخطيط سليما في اختيار مواضع النمو السكني لكان بالامكان توفير أجزاء من الأرض الزراعية حول القاهرة بعشرة المدن الجديدة في الأراضي الصحراوية بعيدا عن القاهرة شريطة أن تكون لها قواعد اقتصادية ذاتية غير معتمدة على المدن الأم. وربما كانت مدينة ١٠ من رمضان والسادات من المدن الناجحة في هذا المضمار فاقتراب مدينة ٦ أكتوبر من الجيزة هو عامل حاسم في امتداد ألسنة العمران المدني بطول طرق الاختراق (الهرم وفيصل ومحور ٢٦ يولية وكوبري المنيب والدائري) تأكل الأرض الزراعية وتبتلع ما يصادفها من قرى لتحولها إلى مسخ قروي ـ مدني. فهي اجتماعيا ما زالت ريفا لكنها اقتصاديا فقدت مقومات الريف ولم تكتسب من المدينة إلا أدنى الأعمال.

رابعا: غالبية المناطق العشوائية ملتصقة بأطراف المدن ووظيفتها الأساسية سكنية دون حرفة أو نشاط اقتصادي باستثناء دكاكين التجارة الصغيرة. ويعتمد العاملون على موارد عمل هشة غير منتظمة في رحلة عمل يومية إلى داخل المدينة، ومن ثم الفقر المدقع سمة سائدة ولكن لبعض العشوائيات مهام مميزة كجمع القمامة وتصنيفها وبيع بعضها وتربية الخنازير على البعض الآخر كما هو ممارس في منشأة ناصر[٢] .أو أعمال نحت الحجارة والرخام والحدادة في البساتين شرق أو العمل في الورش والمسابك المنتشرة في شبرا الخيمة.

خامسا: إن هذا التزاحم مع فقدان الخصوصية وارتفاع نسبة العطالة إلى حدود عليا هو مكون أساسي في تشكيل مسرح لأشكال الانحرافات والتطرف السياسي قلما يوجد خارج العشوائيات. ومن ثم فإن تحسين الأحوال هو جزء مهم من الواجبات الإنسانية والقومية والسياسية والأمنية معا. فالغرض النهائي تحويل هذه المناطق من مجتمعات سلبية إلى

---

(١) خسرت مصر نحو نصف مليون فدان في الفترة ١٩٥٠ ـ ١٩٨٤ من الأرض الزراعية الجيدة في الدلتا والصعيد نتيجة زحف المدن. انظر محمد سمير مصطفى وعزة سليمان «مستقبل التوسع الحضري في مصر وأثره على البيئة» ندوة التوسع الحضري ـ معهد التخطيط القومي ١٩٨٨، ص ص ٣٧٤ـ ٣٧٥.

(٢) يتواجد الزبالون بكثرة في منشأة ناصر، لكن هناك أماكن أخرى لتواجد الزبالين مثل عزبة النخل وحلوان وطرة والمعتمدية والبراجيل. ويزيد عددهم على ٣٠ ألفا. وقد بدأ المهاجرون من الوادي الجديد هذه المهنة لكن لحقهم في ذلك مهاجرون من الصعيد. انظر عزة سليمان وشنودة سمعان، مصدر سابق، ص ص ٣٤٠ـ٣٤٢.

مجتمعات سوية تُبنى بوضوح على أسس علاقات ولاء مكانية وعائلية بدلا من الشتات الحالي .

سادسا : التحويل المجتمعي المرغوب ليس أمرا سهلا ، ولا يمكن أن يتم بقرار إداري أو سياسي . بل هو في حاجة إلى مجموعة متطلبات متشاركة معا موجزها كالآتي :

١ـ ضرورة تحديد مفهوم العشوائيات حتى لا يختلط الحابل بالنابل . ومن خلال هذا يمكن وضع أوليات التحسين والتنمية للمناطق المحتاجة فعلا ، وأولها وركيزتها مواجهة المشكلات الاقتصادية التي تدفع الناس للتغيير المجتمعي .

٢ـ معالجة أسباب الهجرة الريفية ليس بمنعها من الانتقال إلى المدن بأوامر ولوائح كما يقترح البعض ، ولكن بالتأكيد على ضرورة تشجيع المشروعات الاستثمارية لإقامة وسائط حياة فوق الزراعية في الريف قبل المدينة لاجتذاب البطالة داخل إطارها الريفي . ويفضل التركيز على محافظات الصعيد باعتباره شريطا متباعد الأطراف .

٣ـ تكامل التنمية في المدن والريف في إستراتيجية الدولة ـ سواء أجهزة الحكم المركزي والمحلي ـ بحيث لا تحتل المدن مركز الصدارة وحدها .

٤ـ خفض بيروقراطية المحليات في استخراج تراخيص إقامة منشآت الأعمال وأبنية السكن التي يقوم بها السكان المحليون داخل القرى .

٥ـ أن تنفذ الجهات المختصة بحزم كل قوانين ولوائح البناء ، وبخاصة حول حرم مسارات الطرق السريعة حتى لا نهدر قيمتها كطرق للنقل والتنقل السريع .

٦ـ اشتراك سكان العشوائيات مع الهيئات المحلية في تحسين أحوال الحياة بنشر البنى التحتية والمدارس والمراكز الصحية بأنواعهما ومشاغل حرفية للنساء والرجال كواحد من مثبتات أقدام الناس داخل أحيائهم .

٧ـ لا تتأتي فاعلية مشاركة السكان في العشوائيات بخطاب النوايا الحسنة ، بل بدخول الباحثين الرسميين والعلميين إلى مثل هذه المناطق لبناء جسور تفاهم مشترك مع من يتوسمون فيهم القيادة الحسنة داخل مجتمعهم وأسرهم . ومن ثم إدخال أعمال نموذجية بواسطة بعض الجمعيات الأهلية في مجالات التعليم والقراءة والطفولة والصحة وبرامج التنشيط الاقتصادي تتضح نتائجها الطيبة لكي تكون أمثلة تحتذى في التنمية الهادئة غير المتعجلة[١] .

---

(١) ملاحظة : الكثير من موضوع السكن الطفيلي والعشوائي متضمن في بحث للمؤلف بعنوان «السكن العشوائي في جمهورية مصر وحالة القاهرة بشيء من التفصيل» ألقى في ندوة لجنة الجغرافيا ـ المجلس الأعلى للثقافة في مارس ٢٠٠٠ ـ تحت الطبع .

٣ـ المدن الجديدة حول القاهرة

إنشاء المدن الجديدة في مصر ليس بظاهرة جديدة، بل هي موغلة في القدم. وغالبا ما كان ذلك مرتبطا بانتقال أسرة ملكية حاكمة من مدينة الحكم إلى عاصمة أخرى بدوافع غالبها سياسي وعسكري أو اقتصادي لتعمير مناطق جديدة. وفي القرن ١٩ انشئت مدن وضواح جديدة كبورسعيد والإسماعيلية مصاحبة لإنشاء قناة السويس، أو إنشاء حي وسط البلد الذي كان يسمي حي الإسماعيلية بعد أن نزل إسماعيل من القلعة كمقر للحكم إلى قصر عابدين، وإنشاء مدينة حلوان الحمامات للاستشفاء والترفيه. وفي أول القرن ٢٠ أنشئت ضواحي مصر الجديدة والمعادي والزمالك في القاهرة والرمل في الإسكندرية استجابة للتعمير المخطط الذي كانت تقوده شركات استثمارية أجنبية آنذاك.

وفي النصف الثاني من القرن ٢٠ بدأت مصر بإنشاء عدة مدن جديدة خارج المدن الكبرى المكتظة بالسكان. ففي الستينيات رسمت هيئة تخطيط القاهرة الكبرى مخططا لإنشاء سلسلة من المدن الحلقية حول القاهرة على نسق مماثل للتجارب الأوربية، وذلك بغرض تخفيف الضغط السكاني في القاهرة، مع اعطاء فرصة كافية لتجديد وإعادة تخطيط أحياء القاهرة المزدحمة بالسكان آنذاك. وفي السبعينيات إلى التسعينيات خططت وزارة التعمير عدة مدن في ثلاثة أجيال، بعضها داخل حلقة القاهرة الكبرى (١٠ من رمضان، ٦ أكتوبر، ١٥ مايو) وبعضها خارج نطاق القاهرة: السادات التي كان يراد بها عاصمة جديدة، العامرية التي أعيد تسميتها إلى برج العرب الجديدة، دمياط الجديدة حول مشروع الميناء الجديد، الصالحية الجديدة عاصمة لمشروع زراعي حديث المفهوم والإنتاج.

الواضح إذاً أن القاهرة، وإن استأثرت بنصف عدد المدن الجديدة، إلا أن المخطط في كامل صورته كان متعادلا بين القاهرة والدلتا فقط، ولكن الصعيد لم يدخل حسابات هذا المخطط آنذاك.

هناك أسباب متعددة أدت إلى إنشاء هذه الأجيال الثلاثة من المدن الجديدة في أجزاء متفرقة من أراضي جمهورية مصر. وأهم هذه الأسباب ما يأتى:

أولاً: الأسباب الديموجرافية الخاصة بالنمو العددي الكبير للسكان مع عدم التناسب المكاني لهذه الزيادة السكانية بين أجزاء مصر مما أدى إلى هجرة داخلية من الريف إلى الحضر بقدر لا يتم استيعابه بالدرجة التي تؤدي إلى ارتفاع البطالة وانتشار أنماط متعددة من السكن العشوائي حول المدن. لقد زاد المصريون في نحو نصف قرن (١٩٤٧ـ١٩٩٣) بنحو ٣٠٠٪ [من ١٩ إلى ٥٧ مليونا] . وفي الفترة ١٩٦٠ إلى١٩٩٣ وضح أن معدلات الزيادة قد اختلفت بين أقاليم مصر على النحو الآتى:

جدول ٢ـ١ معدلات النمو السنوي في أقسام مصر الرئيسية (٪)

الأقسام	١٩٦٠ـ١٩٦٦	١٩٨٦ـ١٩٩٣
المدن الحضرية	٣,٤	١,٨
محافظات الدلتا	٢,٣	٢,٢
محافظات الصعيد	٢,١	٢,٧

المصدر: «التقرير الوطني المقدم لمؤتمر الأمم المتحدة الثاني للمستوطنات البشرية (قمة المدن)» وزارة الإسكان ١٩٩٦

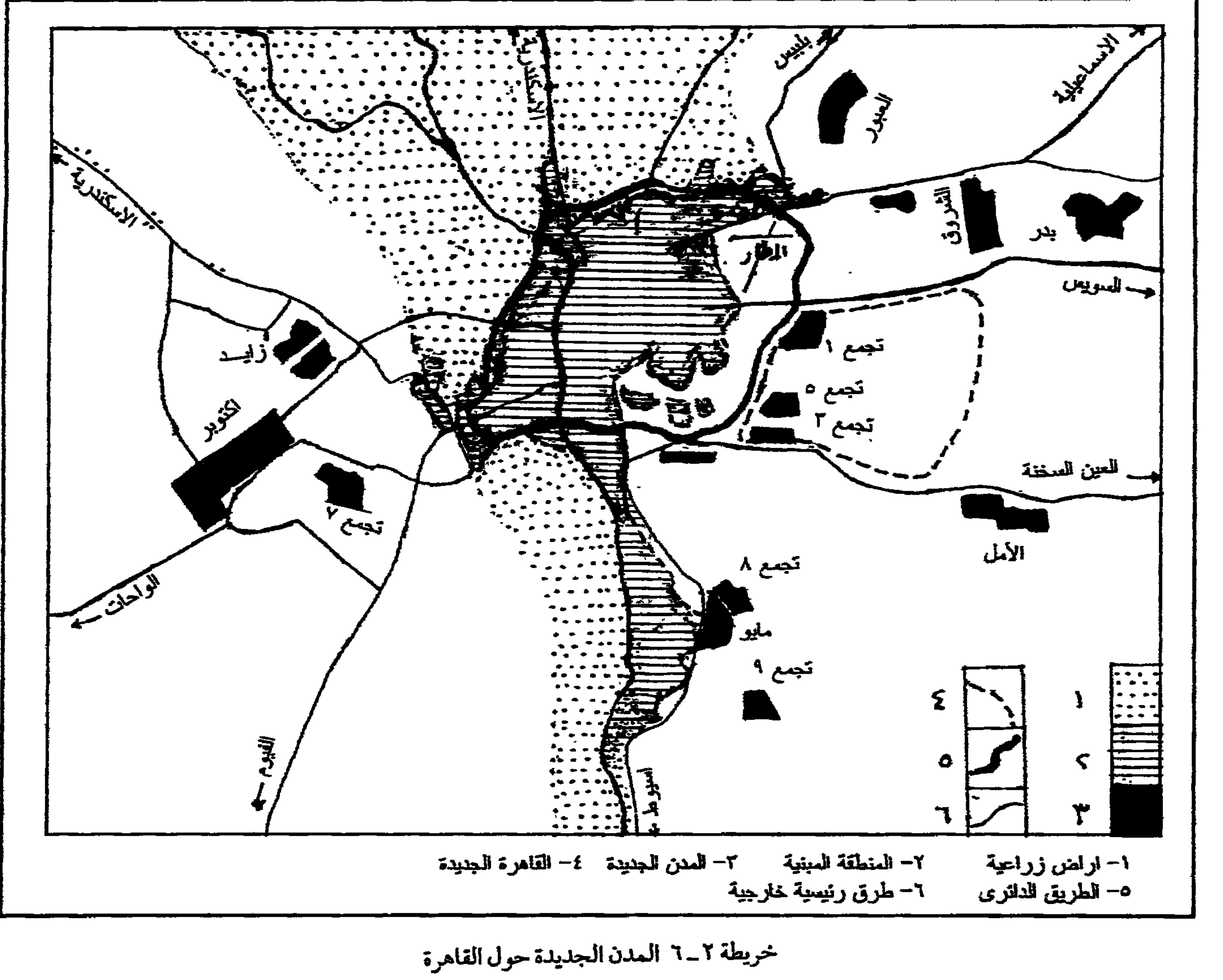
وواضح من هذه النسب هبوط ملحوظ في المدن الحضرية الأربعة (القاهرة، الإسكندرية، السويس، بورسعيد) وفي محافظات الدلتا، بينما ارتفعت معدلات النمو في الصعيد. والغالب أن هناك تحفظًا على نسب الفترة ٨٦ـ١٩٩٣ حيث إن غالبها دراسات عينة وتقديرات أكثر منها إحصاء معتمد. ولو صحت هذه النسب لما كانت هناك المشكلات التي نعرفها ونعانيها.

ثانيا: الأسباب الاقتصادية المرتبطة بتغير الفكر الاقتصادي في الستينيات والسبعينيات وإلى الآن، بين الأنظمة شبه الاشتراكية إلى سياسة الانفتاح والتغيرات الاقتصادية المختلفة التي تقع تحت مسمى الإصلاح الاقتصادي والتدفقات الاستثمارية في أنشطة متعددة على رأسها الصناعة وقطاع الخدمات وتجارة الاستيراد والسياحة. أما الزراعة فقد نالها القليل من المدخرات المحلية، ربما لعدم ثبات السياسة الزراعية أو لأنها تدخل مرحلة تغيير لم تستوعب تطبيقيا بالدرجة الكافية.

وكل هذا أدى إلى ذبذبة كبيرة في السوق بين الإغراق والندرة في السوق المحلية وسوق التصدير. النتيجة النهائية هي فقدان الحوافز للتمويل الزراعي، مما يؤدي إلى مزيد من البطالة الريفية التي وصلت فيها العمالة لحد التشبع في ظل إستاتيكية وجمود أنماط المحاصيل وأدوات الإنتاج وأنماط التسويق. وحيث إن الأنشطة الحديثة تتجه إلى الأوتوماتية في الإنتاج فقد تناقص الاحتياج إلى العمالة، مما يزيد من حدة البطالة التي ارتفعت، على سبيل المثال، من نحو ٥٪ إلى ١٥٪ في عقد ١٩٧٦ ـ ١٩٨٦.

ولا شك أن البطالة العامة لا تعبر عن الاختلافات بين المهن والأنشطة، لكن الأغلب أن الزراعة هي أكبر نشاط تتراكم فيه البطالة، ومن ثم الهجرة إلى المدن. ففي المصدر السابق ونفس الصفحة نجد أن العاملين بالزراعة تناقصوا من ٣٢٪ من قوة العمل ١٩٩١ إلى ٣٠٪ عام ١٩٩٦. هبوط ٣٪ ليس بالشيء القليل فهي تساوي نحو نصف مليون شخص من قوة عمل عامة قدرت بـ ١٦,٥ مليون عامل. وفي الفترة المذكورة ذاتها زادت العمالة الصناعية بنسبة ١٪ فقط.





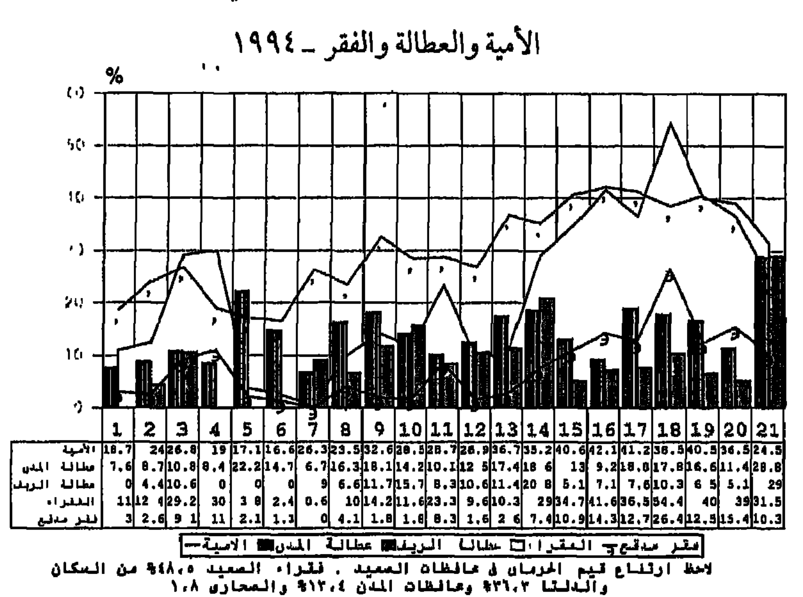
خريطة ٢_٦ المدن الجديدة حول القاهرة

ويعطي شكل ٢ ـ٥ صورة واضحة لظروف الحياة الأساسية : كيف ترتفع كل نسب الحرمان في محافظات الصعيد بالقياس إلى بقية مصر، وكيف ترتفع في كل الريف بصفة عامة بينما تزيد البطالة في المدن عن ريف المحافظات . ومنحنى الفقر والفقر المدقع هو مؤشر جامع لكل أشكال الحرمان ومن ثم هو سبب جوهري في تيار الهجرة الداخلية إلى المدن الرئيسية مما يزيد من إفقارها كما يتضح من الجدول ٢ ـ ٢ .

شكل ٢ ـ ٥ بعض أشكال الحرمان في مصر



الأمية والعطالة والفقر ـ ١٩٩٤



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
الأمية	18.7	24	26.8	19	17.1	16.6	26.3	23.5	32.6	28.5	28.7	26.9	36.7	35.2	40.6	42.1	41.2	38.5	40.5	36.5	24.5
عطالة المدن	7.6	8.7	10.8	8.4	22.2	14.7	6.7	16.3	18.1	14.2	10.1	12.5	17.4	18.6	13	9.2	18.0	17.8	16.6	11.4	28.8
عطالة الريف	0	4.4	10.6	0	0	0	9	6.6	11.7	15.7	8.3	10.6	11.4	20.8	5.1	7.1	7.6	10.3	6.5	5.1	29
الفقراء	11	12.4	29.2	30	3.8	2.4	0.6	10	14.2	11.6	23.3	9.6	10.3	29	34.7	41.6	36.5	54.4	40	39	31.5
فقر مدقع	3	2.6	9.1	11	2.1	1.3	0	4.1	1.8	1.8	8.3	1.6	2.6	7.4	10.9	14.3	12.7	26.4	12.5	15.4	10.3

الأرقام ١ إلى ٢١ تشير إلى أسماء المحافظات على التوالي: ١ القاهرة، ٢ الجيزة، ٣ القليوبية، ٤ الإسكندرية، ٥ بورسعيد، ٦ السويس، ٧ دمياط، ٨ الإسماعيلية، ٩ الشرقية، ١٠ الدقهلية، ١١ المنوفية ١٢ الغربية، ١٣ كفر الشيخ، ١٤ البحيرة، ١٥ بني سويف، ١٦ الفيوم، ١٧ المنيا، ١٨ أسيوط، ١٩ سوهاج، ٢٠ قنا، ٢١ أسوان.

* «مصدر الأرقام التي بنيت عليها النسب التقارير السنوية لمعهد التخطيط القومي سنوات ١٩٩٤ و١٩٩٥ و١٩٩٦».

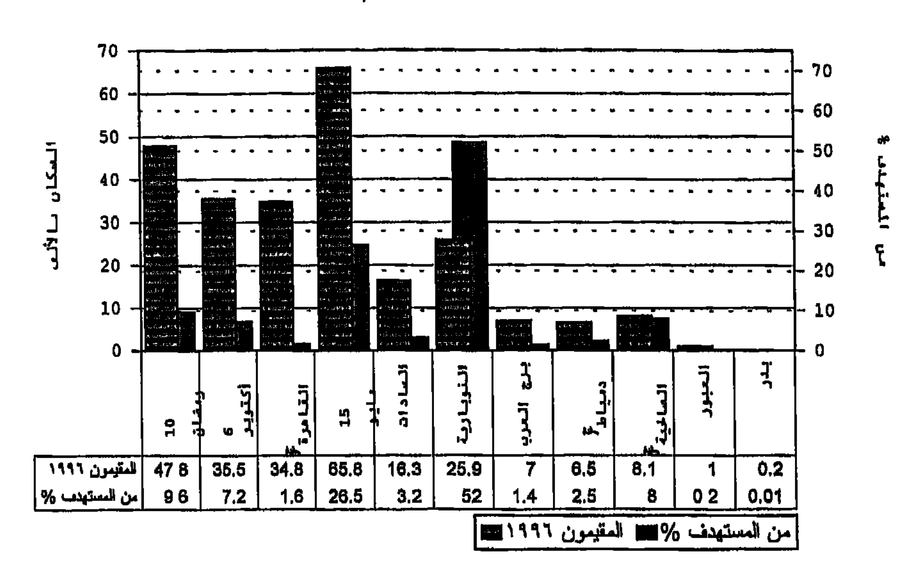
جدول ٢ ـ ٢ صافي الهجرة الداخلية ١٩٨٦ (الأرقام بالألف شخص)

الإقليم	الحركة إلى	الحركة من	صافي الهجرة
إقليم الحضر	٩٣٥٩	٨٣٤٣	+ ١٠١٦
إقليم الدلتا	٢٠٥٢	٢١٢٣	ـ٧٠٩
إقليم الصعيد	؟	؟	ـ ٣٣٥

(المصدر السابق لوزارة الإسكان ١٩٩٦، ص ١٩ . الحركة في محافظات الصعيد غير مقبولة لأنه تعطي نحو ١٦,٧ مليون و١٧ مليونا على التوالي، لهذا وضعنا علامة (؟) بدلا من الأرقام المذكورة . علامة (+) تساوي إضافة هجرة إلى الحضر، علامة (ـ) تساوي فقدان سكان بالهجرة من الإقليم)

شكل ٢ ـ ٦ سكان المدن الجديدة

السكان المقيمون ١٩٩٦ ونسبتهم من المستهدف



ج = الجديدة -- أرقام ١٩٩٦ عن التعداد الرسمي لسكان مصر ١٩٩٦ .

ثالثـا : الكوارث الطبيعية التي تؤدي إلى موقف سكاني وسكني حاد يتطلب نمط الإيواء السريع في مدن أو أحياء تقام لذلك . لكن لحسن الحظ أن مصر لا تتعرض لكوارث واسعة الدمار والضحايا . وبرغم قلة ما تتعرض له مصر من كوارث طبيعية (زلازل وسيول)، إلا أن آثارها ذات أبعاد أكبر من قوتها لسببين : أولهما كثافة السكان العالية وتزاحمهم في نطاقات أرضية صغيرة ومساكن غالبها متهالك مكتظ بالناس . وحين تحدث الواقعة فإن ضحايا عزبة صغيرة أو حي قديم تكون أخطر من قدر الكارثة . والسبب الثاني أن الإيواء ليس سريعا وغير شامل لكل من حاقت بهم الكارثة ـ لقصور إداري على الأغلب ـ ومن ثم يظل شبح الكارثة لمدة طويلة قابعا في صورة سكن مؤقت قد يصبح سكنا عشوائيا لطول زمنه . وقد تدهم كارثة أخرى المكان ذاته بعد فترة وجيزة مما يضيف متضررين جدد إلى القدماء فتصبح أبعاد الموضوع قائمة مستمرة دون حل .

أطلنا في ذكر الأسباب لأنها عوامل متفاعلة تؤدي في النهاية إلى أن الضغوط السكانية في المدن، وبالذات في القاهرة ، كانت وما زالت صلب أغراض بناء مدن جديدة .

جدول ٢ ـ ٣ أعداد السكان المستهدفة في المدن الجديدة

المدن حول القاهرة	عدد السكان	المدن في الدلتا	السكان	مدن الصعيد	السكان
١٠ رمضان	٥٠٠٠٠٠	السادات	٥٠٠٠٠٠	بني سويف (ج)	١٢٠٠٠٠ *
٦أكتوبر	٥٠٠٠٠٠	برج العرب	٥١٠٠٠٠ *	المنيا (ج)	١٢٠٠٠٠
١٥ مايو	٢٥٠٠٠٠	دمياط (ج)	٢٧٠٠٠٠	أسيوط (ج)	١٣١٠٠٠*
بدر	٢٥٠٠٠٠	الصالحية (ج)	١٠٠٠٠٠ *	سوهاج (الكوثر)	٦٠٠٠٠
العبور	٢٥٠٠٠٠ *	النوبارية	٥٠٠٠٠	أسوان	١٠٠٠٠٠
الأمل	٢٥٠٠٠٠				
تجمعات ١، ٥	٢٢٠٠٠٠٠				
المجموع	٤٢٠٠٠٠٠		١٤٣٠٠٠٠		٥٣٠٠٠٠
من مجموع المستهدف	٦٨٪		٢٣٪		٨,٦٪

ملاحظة: (ج) = الجديدة. العلامة [*]عند رقم تشير إلى تضارب بعض القيم على النحو الآتي:

العبور في أرقام مخصصة لسكن ٤٧٧ ألف شخص وفي أرقام أخرى مخصصة لسكن ٥٢ ألفا، وفي أرقام أخرى برج العرب مخصصة لسكن ١٥٠ ألفا فقط، والصالحية الجديدة ٧٠ ألفا، بني سويف مخصصة لسكن ٩٠ ألفا، وأسيوط الجديدة ١١٥ ألفا وفي أرقام أخرى هي مخصصة إلى ٢٥ ألفا.

بدأت مدن الجيل الأول بمدينة العاشر من رمضان أوائل ١٩٧٨ وكذلك ميناء ومدينة دمياط الجديدة، ومدن السادات و١٥مايو و٦ أكتوبر وبرج العرب ١٩٧٩.

أما الجيل الثاني فقد بدأ نحو ١٩٨٦ ـ أي بعد سبع سنوات من بداية الجيل الأول، وهي مدة غير كافية للتجربة والخطأ. أما مشروعات الجيل الثالث فالأغلب أنها بدأت في أوائل التسعينيات، أي بفارق زمني قصير منذ البدء في الجيل الثاني. ويظهر الجدول ٢ ـ ٣ والشكل ٢ ـ ٦ نسبة السكان المقيمين إلى العدد المستهدف من السكان في المدن الجديدة.

ولا شك في أن تضارب الأرقام هو أمر يجعل الدراسة غير موضوعية، والنتائج غير مرضية إلا في صورة عامة كمؤشرات. وسوف نجد فيما بعد تضاربات أشد في موضوعات حيوية أخرى مثل عدد العمالة ورأس المال المستثمر وقيمة الإنتاج في المدن الجديدة.

أخطر ما نستنتجه من الأرقام السابقة هو ذلك التركيز المستهدف للسكن في منطقة القاهرة، بحيث تستوعب أكثر من ثلثي السكان المراد توطينهم ـ كأن القاهرة فقيرة سكانيا . إن الغرض الأساسي من المدن الجديدة هو رفع العبء عن المدن التي تشكو علة الازدحام والاكتظاظ السكاني، وأولها القاهرة. فإذا بالمخططين والمنفذين يزيدون المشكلة بدلا من حلها بخلخلة الاكتظاظ السكاني بإبعادهم عنها. كم هو عدد سكان القاهرة الكبرى الآن ؟ تتضارب الأرقام حسب مفهوم ومعنى مصطلح القاهرة الكبرى: ففي مفهوم هم عشرة ملايين، وفي مفهوم آخر هم ١٢ مليونا إذا أضفنا كل سكان محافظتي الجيزة والقليوبية. وماذا عن الحركة اليومية للسكان الذين يعملون في القاهرة ويسكنون خارجها: هل تقدر الحركة بمليون أو نصف مليون يجيئون ويخرجون يوميا، أم أكثر أو أقل؟

وتأتي تقديرات وزارة التعمير بمخطط يزيد سكان القاهرة بنحو مليونين وربع المليون ! وذلك فيما عرف باسم مخطط القاهرة الجديدة التي تضم التجمعات الأول والخامس والنخيل . . إلخ[1]. فإذا أضفنا إليهم مليونين في مدن رمضان وأكتوبر ومايو . . إلخ يصبح لدينا إضافة سكانية قدرها ستة ملايين فوق السكان الحاليين، وبذلك تصبح القاهرة الكبرى موطنا لنحو ١٦ إلى ١٨ مليونا !

وماذا عن الرقعة المكانية لمثل هذا التجمع السكاني شديد الضخامة ؟ سوف تمتد القاهرة من أكتوبر إلى الكيلو ٤٠ أو ٥٠ من طريق السويس ـ مسافة تقترب من ١٠٠ كيلومتر في خط مستقيم من الشرق للغرب . وبين مدينتي رمضان في الشمال الشرقي والتبين في الجنوب مسافة أخرى تقترب من ١٠٠ كيلومتر . هذه الرقعة الشاسعة هل يمكن التحكم فيها إداريا بالنمط الذي نسير عليه ؟ وماذا عن الانتقال في أرجاء هذه المدينة العملاقة ؟ نصف هذه المساحة مشغول الآن بالعمران والسكان، ومع ذلك نرى صعوبات بالغة في الحركة برغم وجود قوانين مرور جيدة، لكنها غير قادرة على التنظيم نتيجة انفلات الناس من بين أمور أخرى كثيرة .

وفي مواجهة مشكلات القاهرة الكبرى يقترح البعض خطتين متناقضتين تماما: الأولى تجميع الإدارة في محافظة واحدة بدلا من محافظتي القاهرة والجيزة، والثانية تدعو إلى تفكيك هذه الكتلة السكنية المترامية إلى عدة محافظات واحدة في الشمال الشرقي وأخرى في الشمال الغربي وثالثة في الوسط ورابعة في الجنوب إلخ....ولكل من الاتجاهين فلسفة إدارة: فالتجميع يعني قرارات موحدة والتفكيك

(١) غيرت وزارة الاسكان خطة الإسكان في القاهرة الجديدة في صمت من منطقة لاستقبال الزيادة السكانية الشعبية في القاهرة إلى تخصيص مساحات واسعة لفيلات وقصور وعمارات الموسرين، وبالتالي لن تستوعب القاهرة الجديدة مليونين وربع المليون كما كان المستهدف بل ربما اقتصرت على ربع هذا العدد. راجع أبو زيد راجح (رئيس الهيئة العامة لبحوث الإسكان والبناء والتخطيط العمراني سابقا) عن العمران في القاهرة في مجلة الكتب وجهات نظر الشهرية القاهرية عدد نوفمبر ٢٠٠٠ ص ٥٨ـ٦١ .

يعني قرارات نابعة عن الواقع الاقتصادي الاجتماعي الذي يختلف في أجزاء المدينة بين الفقر والغنى، وبين وظائف الأعمال وتجارة الجملة والقطاعي وبين الدكاكين الصغيرة والأسواق الحديثة وبين الموظفين وعمال الصناعة ..إلخ.

النجاح والفشل في جذب السكان للمدن الجديدة

قد يبدو أن موضوع المدن الجديدة لا يرتبط بالقاهرة الكبرى . لكنه في الحقيقة جزء لا يتجزأ من موضوع واحد لأن مخططي وزارة التعمير قد ركزوا أكثر من نصف مخططاتهم حول القاهرة . وكان حريا بهم أن يبتعدوا عنها وينقلوا المنشآت العمرانية الجديدة في مناطق أخرى كنطاق القناة ، حيث التنمية ممكنة مرتكزة على تعظيم فوائد الشريان البحري العالمي لإنشاء قواعد اقتصادية وعمرانية أجدي من تضخيم مشكلة القاهرة إلى حدود وخيمة . وقد تنبه المسئولون في الدولة إلى هذه المزالق ، وتعالج الآن بالتركيز على مشروعات مثل شرق التفريعة وشمال رأس خليج السويس وترعة السلام وتوشكى . ومع ذلك تظل مشكلة القاهرة وحلقات المدن حولها مشكلة مزمنة تحتاج إلى كثير من التروي لتخفيف مضار ما حدث ، مع إلغاء بعض المشروعات العمرانية التي ما زالت مخططات على الورق . فالكثير من مشروعات المدن الجديدة حولها لم تبدأ ، أو بدأت ولم تنته عمليات إعمارها . وهذا مما يسهل اتخاذ قرار بإيقافها لإنقاذ القاهرة . ويوضح الجدول التالي هذه الأمور الواقعة .

جدول ٢ـ ٤

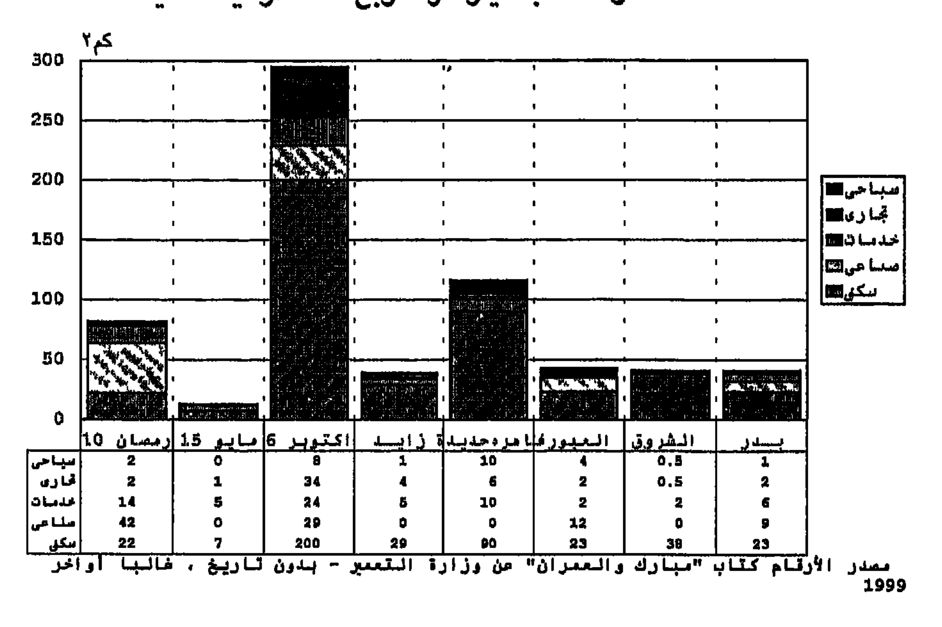
السكان المقيمون بصفة دائمة في المدن الرئيسية الجديدة عام ١٩٩٦ ونسبتهم إلى العدد المستهدف

المدن حول القاهرة	عدد السكان	النسبة ٪	المدن خارج القاهرة	عدد السكان	النسبة ٪
١٠ رمضان	٥٠٠٠٠	١٠	برج العرب	١٠٠٠٠	٢
٦ أكتوبر	٧٥٠٠٠	١٥	السادات	١٦٠٠٠	٣,٢
١٥ مايو	١٠٠٠٠٠	٤٠	دمياط	١١٠٠٠	٤
المجموع	٢٢٥٠٠٠	١٨		٣٧٠٠٠	٢,٩

وزارة الإسكان ١٩٩٦ ـ مصدر سابق

شكل ٢ ـ ٧ وظائف المدن الجديدة حول القاهرة

مخصصات الوظائف بالكيلومتر المربع منفذة أو قيد التنفيذ



	10 رمضان	15 مايو	6 اكتوبر	زايد	قاهرة جديدة	العبور	الشروق	بدر
سياحى	2	0	8	1	10	4	0.5	1
تجارى	2	1	34	4	6	2	0.5	2
خدمات	14	5	24	5	10	2	2	6
صناعى	42	0	29	0	0	12	0	9
سكنى	22	7	200	29	90	23	38	23

مصدر الأرقام كتاب "مبارك والعمران" من وزارة التعمير - بدون تاريخ ، غالبا أواخر 1999

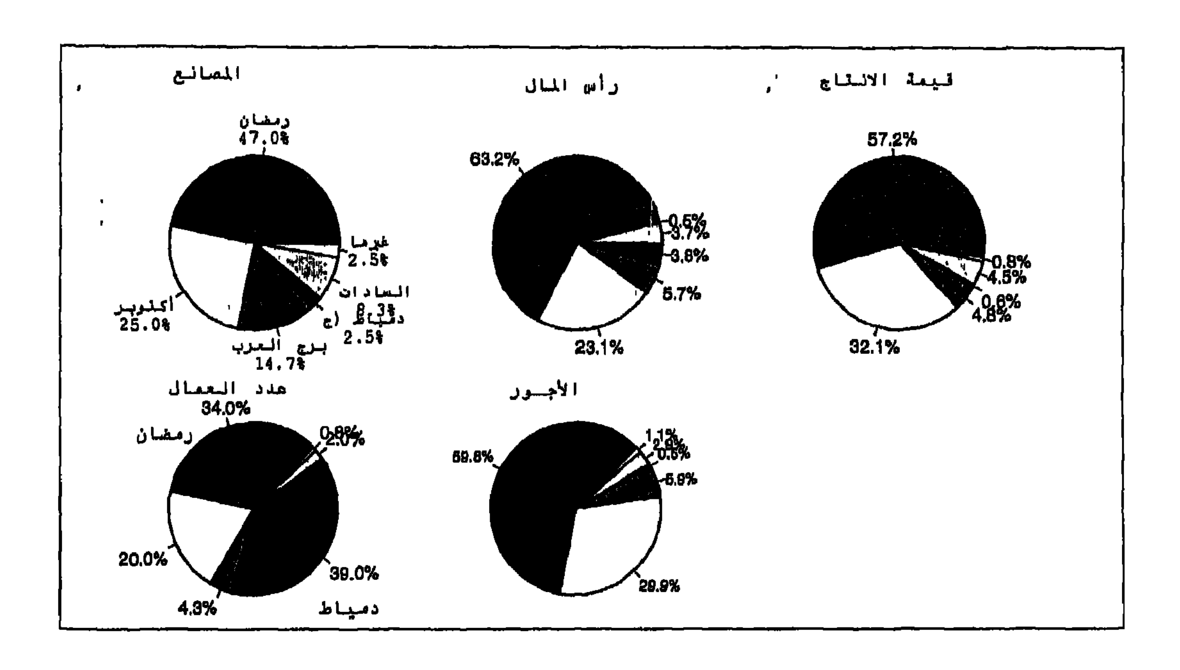
ولنا بعض ملاحظات على الأرقام السابقة نوجزها فيما يلي :

١ـ تتضارب هذه الأرقام المستقاة من وزارة التعمير وأرقام التعداد العام للسكان١٩٩٦ . فالتعداد يسجل أن المقيمين في المدن الجديدة حول القاهرة بلغوا في ١٠ رمضان ٤٧ ألفا، ٦ أكتوبر ٣٥ ألفا، ومدينة ١٥ مايو ٦٦ ألفا بمجموع ١٤٨ ألفا مقابل نحو ٣٠ ألفا فقط في المدن الثلاث خارج القاهرة (برج العرب ٧ آلاف)، السادات ١٦ ألفا، ودمياط الجديدة ٦,٥ آلاف). ومرة أخرى يظهر التحيز الشديد للمدن حول القاهرة.

٢ـ لا شك في أن نجاح مدينة ١٥ مايو مرتبط بوقوعها في قلب المنطقة الصناعية الجنوبية للقاهرة، ومن ثم كان استيطانها بنسبة عالية، وذلك برغم المخاطر الصحية الناجمة عن تلوث الهواء بالأتربة ودخان المصانع، وما ترتب عليه من أمراض الجهاز التنفسي.

٣ـ إن فشل مدينتي رمضان وأكتوبر في جذب السكان خلال عشرين سنة من الإنشاء هو دليل على خطأ اتخاذ موقع قريب من الكتلة العمرانية للقاهرة والجيزة. ويصعب على العمالة في مصانع المدينتين الهجرة الدائمة لنقص معروف في قطاع الخدمات، ولارتباطات اجتماعية ونفسية غير موجودة بالمدن الجديدة. ولهذا فإن جانبا من السكن الدائم في المدينتين يرتبط بقطاع الأغنياء الذين يقيمون منتجعات لعطلة نهاية الأسبوع.

شكل ٢ ـ ٨ بعض مواصفات الصناعة في المدن الجديدة
نسب مئوية



عدد المصانع ١٠٩٠ ـ رأس المال ١١ مليار جنيه ـ قيمة الإنتاج ١٧ مليار جنيه ـ القوة العاملة ٨٢٠٠٠ عامل ـ الأجور السنوية ٥٠٠ مليون جنيه

القواعد الاقتصادية للمدن الجديدة

الفرضية الأولى للمدن الجديدة هي أنها يجب أن تنظر إلى داخلها وليس إلى المدينة الكبيرة إلى جوارها، وذلك في مجالات القوة البشرية والاقتصادية والخدمية. وإذا كانت تجربة إسكان المدن الجديدة لم تلق النجاح المطلوب، فإنها قد نجحت في إقامة قواعد اقتصادية جيدة ربما تساعد في ربع القرن القادم على إنشاء قواعد سكانية وخدمية مواكبة للقاعدة الصناعية. ويوضح الجدول ٢ ـ ٥ والشكل البياني ٢ ـ ٨ الوضع الحالي.

جدول ٢ـــ ٥ مدى النجاح الحالي والمتوقع في الصناعة في المدن الجديدة (١٩٩٦)

مقومات الصناعة	١٠ رمضان	٦ أكتوبر	برج العرب	السادات	دمياط
مصانع منتجة ١٠٩٠ مصنعا، منها في	٪٤٧	٪٢٥	٪٧,١٤	٪٣,٨	٪٢,٥
مشروع مصانع ٧٥٩ مصنعا	٪٢٩	٪٣٣	٪٦,١٣	٪٥,١٠	٪٧,٢
رأس المال للمصانع المنتجة ١١ مليار جنيه	٪٦٣	٪٢٣	٪٧,٥	٪٧,٣	٪٣,٨
قيمة الإنتاج ١٧ مليار جنيه	٪٥٧	٪٣٢,٠	٪٨,٤	٪٥,٤	٪٠,٦
العمالة ٨٢ ألف عامل	٪٣٤	٪٢٠	٪٣,٤	٪٢	٪٣٩
أجور عمال ٥٠٠ مليون جنيه	٪٦٠	٪٣٠	٪٩,٥	٪٩,٢	٪٠,٥

وزارة الإسكان ١٩٩٦ ـ مصدر سابق .

وتتلخص التعليقات على الشكل والأرقام على النحو الآتي :

١ـ التركيز واضح في مدينة ١٠ رمضان التي تكاد أن تحوز على نصف المصانع المنتجة في المدن المذكورة أعلاه، وتنوي أن تحوز على ثلث المصانع تحت الإنشاء . كما أن لها نصيب الأسد في بقية العناصر الصناعية : ثلثي رأس المال ونحو الثلثين في الأجور المدفوعة للعاملين، وقيمة الإنتاج . ويبدو أن الصناعة في هذه المدينة من النوع كثيف رأس المال قليل العمالة .

٢ـ الأغلب أن ١٠ رمضان تتفوق على بقية المدن الأخرى لعامل جغرافي شديد الفاعلية . فهي تقع في مواجهة شرق الدلتا بين أقطاب عمرانية ذات شأن كمصدر تمويل وعمالة وتسويق لدرجة أنه يطلق عليها أحيانا اسم «الميناء الجاف» . فهي تتوسط أوتوستراد الإسماعيلية بين القاهرة والقناة، ويتقاطع معها طريق إلى الشرقية والصالحية . العمالة تأتيها من القاهرة والشرقية والخامات والتصدير السلعي في اتجاه الخارج والداخل . المياه موردها ميسر نسبيا من ترعة الإسماعيلية . وهي بهذا يمكن أن تصبح مدينة مستقلة ذات نفوذ صناعي تجاري، وتخرج بذلك من حيز المدن التوابع .

٣ـ أما مدينة ٦ أكتوبر فهي بحق مدينة تابعة للقاهرة الكبرى، وخلفيتها لا تمتد إلى ظهير متنوع الأبعاد والقوة والإنتاج على عكس مدينة رمضان . فهي أقرب إلى الضاحية منها إلى مدينة ذات استقلال، ومن ثم كثر السكن فيها حتى لغير العاملين بها .

٤ـ السادات عبارة عن تخليق جديد لمستوطنة بنيت لهدف لم يتحقق لتغير الظروف[١] وربما تتطور إلى مدينة ذات خلفية زراعية صناعية . العامرية أيضًا تحولت من منطقة استصلاح زراعي إلى تجمع صناعي يحل أزمة المكان المحدود للصناعة السكندرية ، وغالبا ما ستنمو باتخاذها مقرا للمطار الدولي للإسكندرية . دمياط الجديدة ، بالتحامها القريب مع دمياط ، ونمو عمل ميناء الحاويات ستشكل في المستقبل تجمعا سكنيا صناعيا نشطا[٢] .

٥ـ وأخيرا نورد جدولا مركبا يبين حقيقة الأوضاع في المدن الجديدة على ضوء ما استهدفته هذه المدن من حل لمشكلة التزاحم السكاني الكثيف في مصر الوادي والدلتا ومدنها ، وما تحقق منها بأرقام التعداد السكاني لعام ١٩٩٦ التي هي أصدق أرقام متاحة لأحوال السكان في مصر .

جدول ٢ـ٦ موقف حلقة المدن الجديدة حول القاهرة

المدينة	عدد السكان			% سكان ١٩٩٦	% نمو السكان
	المستهدف*	١٩٨٦**	١٩٩٦**	من المستهدف #	٨٦ – ١٩٩٦#
١٠ رمضان	٥٠٠,٠٠٠	٨,٥٠٩	٤٧,٨٣٩	%٩,٦	٥٢٥
٦ أكتوبر	٥٠٠,٠٠٠	٥٢٨	٣٥,٤٧٧	% ٧,٢	٧٠٠
القاهرة الجديدة (القطامية + التجمعات)@	٢,٢٠٠,٠٠٠	ــــ	٣٤,٨١٩	% ١,٦	
بــــدر	٢٥٠,٠٠٠	ــــ	٢٤٨	% ٠,٠١	
الشروق	؟	ــــ	ــــ		
١٥ مــايو	٢٥٠,٠٠٠	٢٤,١٠٦	٦٥,٨٦٥	% ٢٦,٥	٢٧٣
العبــور	٥٠٠,٠٠٠	١,٠٣٧	٩٩١	% ٠,٢	– ٥
المجمــوع	٤,٢٠٠,٠٠٠	٣٣,٢٥٥	١٨٥,٢٣٩	% ٤,٤	

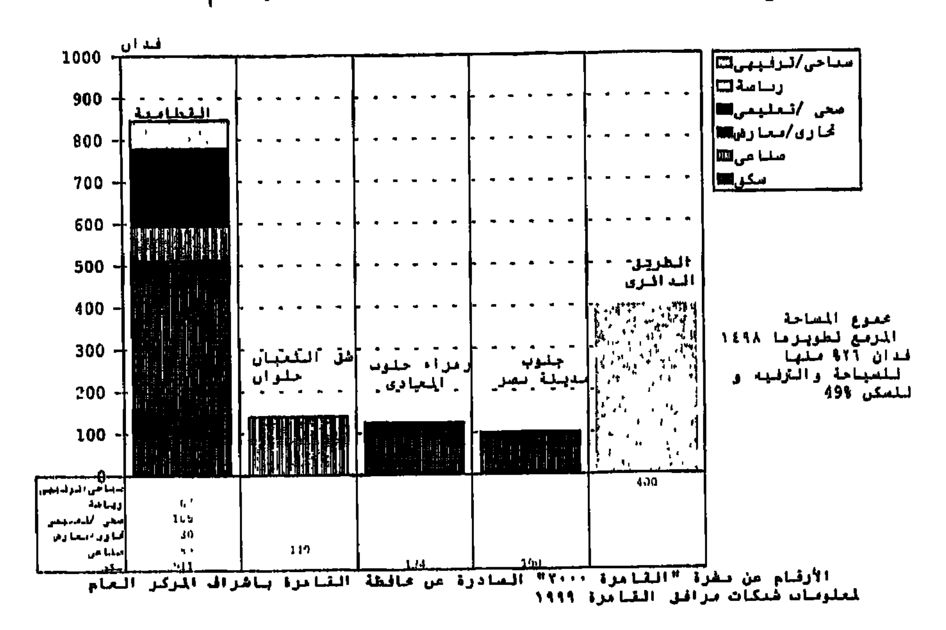
ملاحظات على جدول ٢ –٦:
* أرقــام وزارة التعمــير عن "التقرير الوطنى المقدم لمؤتمر الأمم المتحدة الثانى للمستوطنات البشرية [قمة المدن]، وزارة السكان والمرافق والمجتمعات العمرانية ، جمهورية مصر العربية ١٩٩٦ .
** أرقــام التعداد ١٩٩٦ " النتائج الأولية للتعداد العام للسكان والاسكان والمنشآت لسنة ١٩٩٦" فصل "عدد السكان فى المدن العمرانية الجديدة مقارنا بنتائج تعداد ١٩٨٦ "
من حساب الباحث
@ تظهر فى التعداد باسم "الأمل" وتشمل القاهرة الجديدة بما فيها القطامية والتجمعات .

---

(١) كان التخطيط في بناء مدينة السادات أن تصبح المقر الرسمي للحكومة المصرية كخطوة نحو نقل العاصمة السياسية من القاهرة . ولكن نقل موظفي بعض الوزارات وبخاصة وزارة التعمير لقى معارضة شديدة علنية وغير علنية (سياسة المقاومة السلبية) مما أدى ـ إضافة إلى متغيرات سياسية أخرى بعد رحيل السادات ـ إلى التغاضي عن مشروع نقل العاصمة ، ثم ضمت مؤخرا إلى محافظة المنوفية التي استفادت من المباني الكثيرة الفارغة في تحويل بعض كليات جامعة المنوفية إليها .

(٢) الأرقام مجمعة عن «قمة المدن» لوزارة الإسكان ١٩٩٦ سابق الذكر ـ صفحات متعددة . وهناك في الحقيقة تضارب كبير في قيمة الأرقام داخل المصدر نفسه . على سبيل المثال عدد المصانع المنتجة هي ١٠٩٠ في صفحة و ١٥٠٦ في مكان آخر من نفس المصدر ، ورأس المال المدفوع في المصانع المنتجة ٤ مليارات في مكان و ١١ مليارا في مكان آخر ، وقيمة الإنتاج ٨ و ٤ مليارات و ١٧ مليارا . وقس على هذا بقية الأرقام . فأيها نصدق ؟

شكل ٢ ـ ٩ مشروعات تطوير عمرانية بمنطقة القاهرة عام ٢٠٠٠



وبالرغم من أن موقف المدن الجديدة حول القاهرة غير مشجع إلى الآن، فهناك مئات المباني والوحدات السكنية التي بنيت غير مسكونة لأسباب كثيرة على رأسها قلة الخدمات الأساسية ونقص بعض البنية الأساسية، إلا أن الإعلان مستمر عن إنشاء مشروعات تطوير ومشروعات إسكان وغير ذلك. وعلي سبيل المثال اخترنا أحدث المشروعات التي تعلن عنها محافظة القاهرة لعام ٢٠٠٠ لتطوير الهوامش الجنوبية من المعادي إلى القطامية وحول الطريق الدائري كما يوضحه الشكل ٢ ـ ٩.

واضح أن هناك تركيزا على الوظيفة السكنية التي تستغرق نحو نصف المشروعات وأن معظمها مركز في القطامية. يلي ذلك ٢٦٪ من مساحة المشروعات مخصصة للسياحة والترفيه حول الطريق الدائري. وربما كان ذلك هو ملاعب الجولف القائمة حاليا وثار حول العمارات الشعبية المقامة حولها جدل بمعنى: هل تهدم الأبنية الشعبية القائمة حفاظا على جمال البيئة المحيطة بالملاعب؟ وذلك برغم أن المساحات الخضراء مرغوبة في هذه المنطقة الصحراوية الصخرية، إلا أن هذه المساحة الخضراء مغلقة على عضوية كبار القوم وأغنيائهم ولا سبيل إليها للعامة من الناس!

الصناعة تحتل المركز الثالث في وظائف هذه المشروعات وأغلبها مركز في حلوان والقليل منها في القطامية. وتحتل وظائف التعليم والخدمات الصحية مساحة لا بأس بها في القطامية التي تفتقر إليها كمدينة ناشئة بينما تستخدم مثل هذه الوظائف القائمة في مدينة نصر والمعادي لخدمة التنمية السكنية الجديدة التي يتضمنها المشروع في كل منهما.

ولا يسعنا إلا التساؤل عن جدوى الإعلان عن مثل هذه المشروعات التنموية برغم عدم استكمال سابقاتها من مشروعات؟ وهل العملية التخطيطية حول القاهرة وفي القاهرة عبارة عن ميادين منفصلة لكل وزارة أو إدارة على حدة؟ ألا يستحسن إيجاد تكامل في التخطيط الفيزيقي والاجتماعي والخدمي معا في إدارة واحدة بدلاً من هذا الشتات؟

٤ ـ شبرا الخيمة: مخطط للصحة والترويح في شمال القاهرة

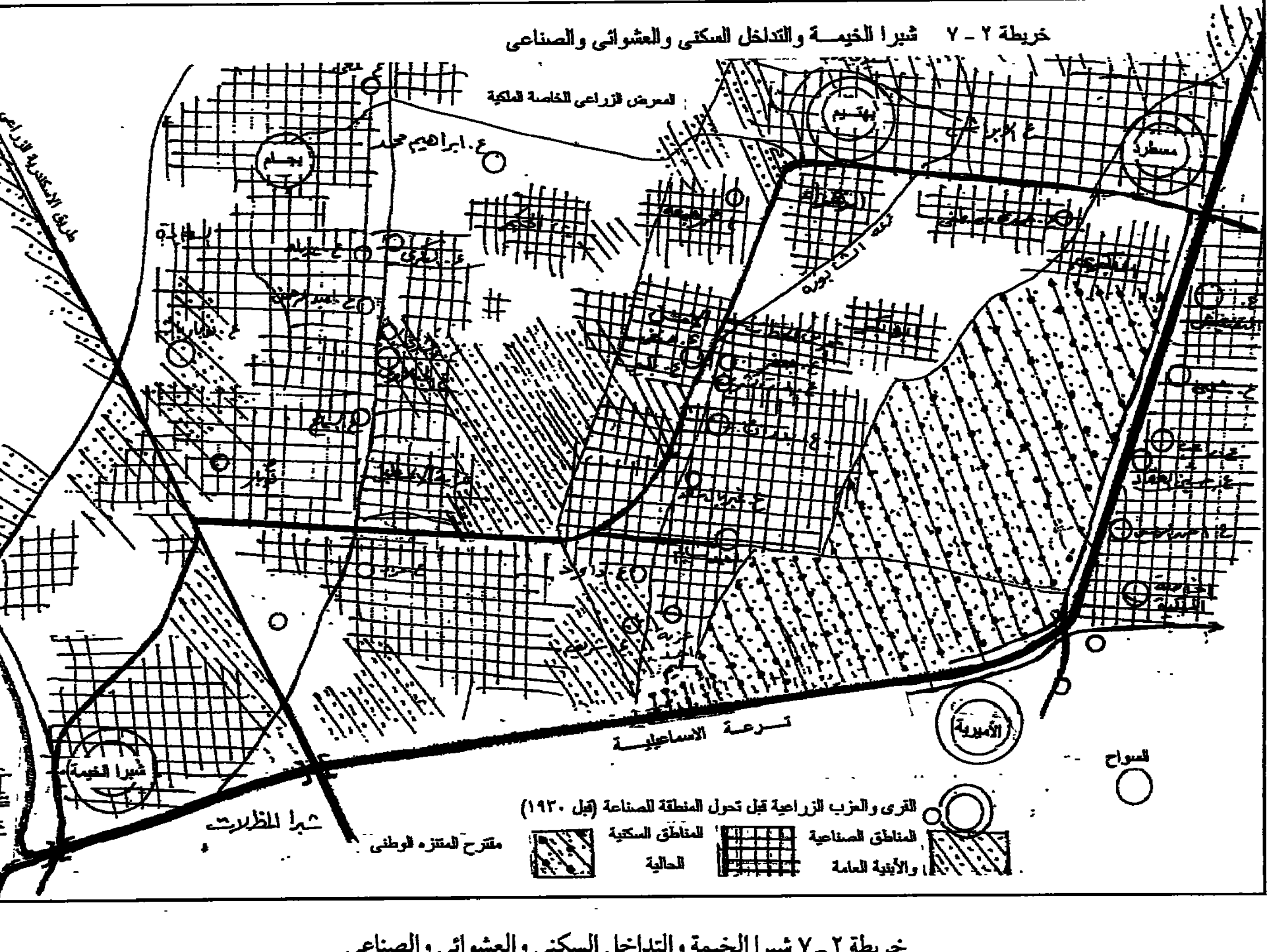
من نافلة القول أن المناطق الصناعية هي أحد أهم بؤرات التلوث في العالم بما تطلقه من غازات ومواد عالقة وما تلقيه من مخلفات سائلة وصلبة أغلبها تحتوي على مواد ضارة بالجسم البشري، وبعضها سام بكل المعنى. وقد تمكنت الدول المتقدمة من الحد النسبي من هذه الملوثات بتكلفة وتكنولوجيا عالية مع رقابة صارمة من قبل أجهزة عديدة حكومية وجماعات غير حكومية. ولكن تحقيق ذلك ما زال بعيد المنال في الدول النامية المنشغلة بتحسين ناتجها الوطني بتنمية الصناعة بأي شكل كان.

وربما كان الوضع في مصر قد دخل مرحلة ما من الرقابة على التلويث الصناعي. فقد كثرت الإشارة إليه وترددت حوله الأقوال من الجهات المسئولة والصحافة وأنصار البيئة معا، وأنشئت له وزارة للبيئة وهيئة حكومية عليا ومعاهد للدراسات البيئية ووكالات للبيئة بالكليات الجامعية ــ وكلها علامات مبشرة بخير قريب. ومعروف أن القول يسبق الفعل، ومن ثم بدأت بعض الإجراءات تأخذ طريقها إلى حيز الوجود، لكنها بكل المقاييس غير كافية بعد. بل إن بعض شركات الصناعة تشكو من تكلفة إجراءات منع الملوثات كما أن بعضها يرى أنها تؤدي إلى تقليل الإنتاج.

ولسوء حظ القاهرة أن المناطق الصناعية قد أنشئت في مناطق متنزهات طبيعية ظلت كذلك لفترة قرون وقرون، فحلوان منذ العصر العباسي مشهود لها بطيب المناخ كمنتجع لأغنياء القاهرة وولاتها. وشبرا هي رئة القاهرة الشمالية حيث تهب الرياح الشمالية محملة بنسائم نقية عند مرورها على الزروع المختلفة فتنعش جو القاهرة القائظ صيفا وتميل إلى ترطيبه شتاء. ومن هنا كانت نشأة القصور التي بناها محمد علي الكبير وبعض الأمراء في شبرا، وقد تحولت كلها إلى أبينة مدرسية باستثناء قصر محمد علي في شبرا البلد الذي أصبح مقرا لكلية زراعة جامعة عين شمس منذ أمد طويل. ولكن في الثلاثينيات من القرن الحالي تراءى لبعض أصحاب الفكر الصناعي اتخاذ شبرا الخيمة مركزا للصناعات لوجود عدة عناصر مشجعة منها القرب من القاهرة مركز السوق الرئيسي ولوجود الأيدي العاملة الرخيصة من سكان قرى وعزب المنطقة ومن القاهرة بصفة خاصة حتى غلب «المهاجرون» من العمال على الصيغة السكانية لشبرا الخيمة. لم يفكر هؤلاء الصناعيين بمنطق التنمية الصناعية التي بدأها بنك مصر وشركاته في إقامة الصناعة في أماكن بعيدة عن القاهرة كالمحلة الكبرى وكفر الدوار على سبيل المثال. ذلك أن بدايات الصناعة في شبرا الخيمة كانت صناعات محدودة رأسماليا بالقياس إلى شركات بنك مصر، وربما كان أصحابها من جاليات غير مصرية هدفها تشغيل أموالهم في صناعات فردية محدودة موفورة الربح بالقرب من القاهرة.

أيا كانت الأسباب فقد وقر في ذهن الصناعيين فيما بعد أن شبرا الخيمة منطقة صناعية وتتالت المنشآت الصناعية إلى أن وصلنا إلى الوضع الحالي حيث تغطي المناطق الصناعية ثلاثة محاور رئيسية هي:

١ ـ المحور الشرقي الذي يمتد على طول واجهة ترعة الإسماعيلية من زاوية الترعة إلى شمال مسطرد بطول نحو خمسة كيلو مترات. وعبرت الصناعة الترعة على كوبري مسطرد إلى شرق الترعة (خارج المنطقة الإدارية لشبرا الخيمة) لكي تلتحم مع المنطقة الصناعية النامية من غرب عزبة النخل والمطرية إلى السواح. ٨٧٨٧و ثمانية كيلو مترات تمتد سلسلة من المخازن والمصانع والورش.



خريطة ٢ ـ ٧ شبرا الخيمة والتداخل السكني والعشوائي والصناعي

٣ ـ المحور الأوسط ويمتد فيما بين المحورين السابقين مسافات تتراوح بين ٢ إلى ٣ كيلو مترات مكونا في أحيان كتلة ملتحمة كما هو الحال شرقي حي بيجام، ومتفرقا أحيانا أخرى في غرب بهتيم. ويمر المحور الأوسط بين المناطق السكنية فيقسمها قسمين: الغربي يتكون من بيجام والسعادة وشبرا الخيمة، والشرقي يتكون من بهتيم وعزب أخرى صغيرة اندمجت في كتلة عمرانية.

وترتكز هذه المحاور الصناعية الثلاثة على الواجهة الشمالية لترعة الإسماعيلية في امتداد نحو ثلاثة كيلو مترات يراها السائر على كورنيش الترعة أمام محطة كهرباء شمال القاهرة. وتتكون المنطقة الشمالية من حقول زراعية كانت مساحتها نحو ٣٥٠٠ فدان تنتج الكثير من خضراوات سوق القاهرة لكن هذه المساحة الزراعية آخذة في التناقص، ليس فقط نتيجة نمو الصناعة، ولكن إنشاء الطريق الدائري رفع فجأة قيمة الأرض فأصبحت تحسب بالمتر بدلا من القيراط من أجل زحف عمراني عشوائي غير منظم ولا مضبوط ليس فقط في شمال شبرا الخيمة، بل على طول الطريق الدائري حتى المرج وبركة الحاج وكفر الشرفا إلى قرب مدينة السلام.

الصناعات الرئيسية في المنطقة هي بالترتيب النسيج والصناعات المعدنية والصناعات الكيماوية وصناعة مواد البناء، ثم الصناعات الصغيرة من مختلف الأنواع (خراطة ـ لحام ـ نجارة ـ إلخ. . .) ويعمل بها جميعا نحو سبعين ألف عامل. وكل هذه الصناعات الكبيرة والصغيرة مسئولة عن أنواع عدة من التلوث، وبخاصة الغازات والأتربة العالقة والساقطة، فضلا عن تصريف مخلفات الصناعة في مياه الترع العديدة في المنطقة وعلى رأسها ترعة الشابوري التي تحولت إلى رشاح هو مصدر لكل السموم بكل ما تعنيه الكلمة.

ونورد هنا نتائج بعض الدراسات التي قام بها المركز القومي للبحوث عن مقدار تلوث الجو والتي تشير إلى مخاطر صحية وعمرانية جمة.

مثلا غاز ثاني أكسيد الكربون يتولد بنسب عالية من نواتج الصناعات المعدنية والكيماوية ومصانع الطوب الحراري والزجاج والصيني والبلاط والمواسير الأسمنتية والكابلات الكهربائية والغزل. ويختلط الدخان بثاني أكسيد الكربون مكونا أنواع من الجو المشبع بالضباب (ضبخان = ضباب ودخان معا) يضر بالجهاز التنفسي للإنسان، ويؤدي إلى تآكل المعادن والأبنية. درجة تركيز ثاني أكسيد الكربون تتراوح في المناطق المختلفة من شبرا الخيمة إلى ما بين ٠,٠٨ في المليون إلى ٠,٣٣ جزء من المليون، بينما المتوسط الآمن في الدول المتقدمة يتراوح بين ٠,٠١ إلى ٠,٠٣ في المليون ـ أي نحو عشر ما في شبرا الخيمة. والأغلب أن ارتفاع النسبة في شبرا الخيمة راجع إلى استخدام وقود صلب، الذي يزيد في الورش الصغيرة الكثيرة. أما الأتربة العالقة فهي أعلى من المتوسطات المأمونة. فهي +٥٠٠ و+٧٠٠ ميكروجرام/ م٣ في شبرا الخيمة وحلوان على التوالي بينما هي في حدود ١٠٠ إلى ١٥٠ في بلاد العالم المتقدم وتحتوي الأتربة العالقة على مواد سامة مثل الرصاص والزنك والنيكل.

وبطبيعة الحال فإن التركيز في هذه الملوثات يكون على أشده فوق مناطق المصانع التي أشرنا إليها سابقا وفوق المناطق السكنية المتداخلة في المناطق الصناعية فتزيد مشكلات السكن الصحية سوءا على سوء.

فالصناعة تخلق مناخات محلية خاصة. فإن التسخين الناجم عن دخان المصانع يخلق نوعا من التيارات الهوائية الساخنة الصاعدة فوق شبرا الخيمة ثم تبرد هذه التيارات كلما ارتفعت في طبقات الجو فترتد إلى الأرض منتشرة في صورة أتربة ساقطة على مساحات واسعة فتشمل نطاق الزراعة والسكن، ليس فقط في شبرا الخيمة بل تنتشر أيضًا على معظم شمال القاهرة نتيجة دفع الرياح الشمالية لها. ومن ثم فإن الكثير من الخضراوات المزروعة في المنطقة تتأثر بالملوثات، مثل الرصاص، الذي يمتص في التربة ويدخل غذاء النمو النباتي. وبلا شك فإن الكميات القليلة من الملوثات التي تدخل الجسم نتيجة لأكل هذه الحاصلات تصبح كثيرة المضاعفات الصحية مع دوام أكلها. هذا فضلا عن تعرض السكان إلى الكثير من أمراض التنفس وأمراض العظام. ولتأكيد ذلك فالمقترح إجراء مسوح صحية في المنطقة لتبين مدى وشيوع أمراض معينة خاصة بالبيئة الصناعية بين سكان شبرا الخيمة

والمسألة لا تقتصر على محلية شبرا الخيمة فقط. فالرياح الشمالية الدائمة تحمل معها ملوثات الصناعة المذكورة إلى بقية القاهرة. وبطبيعة الحال سيكون التأثير أكبر في شمال القاهرة يقل تدريجيا صوب الجنوب إلى أن يلتقي بملوثات منطقة الصناعة الجنوبية الممتدة من دار السلام والمدابغ إلى حلوان ـ التبين، وبذلك تقع القاهرة بين شقي رحى التلوث من شبرا الخيمة في الشمال إلى حلوان في الجنوب. وعلينا أن ندرك أن تأثير شبرا الخيمة على معظم القاهرة هو الأقوى بحكم أن القاهرة تقع في منصرف رياح الشمال بعد أن تتحمل بملوثات الصناعة. أما ملوثات الجنوب من دار السلام حتى التبين فيقتصر أثرها الضار على جنوب القاهرة الكبرى فقط.

كيف نواجه هذه المخاطر؟

أولا: إجراء مخطط شامل جديد لمنطقة شبرا الخيمة. في ١٩٧٣ أجرت الهيئة العامة للتخطيط العمراني دراسة حول التخطيط الابتدائي العام لمدينة شبرا الخيمة، فهل كانت هناك متابعة لهذه الدراسة؟ وهل رسمت مخططات أخرى؟ وهل دخل أي مخطط حيز التصديق والموافقة أم حيز الأضابير؟ والأغلب أن شيئا لم يتم، بدليل نمو عدد الورش والمصانع الصغيرة في فترة الثمانينيات مما أدى إلى زيادة التلوث بنسب كبيرة.

فالمطلوب إذن تنشيط وتعديل الدراسات التخطيطية السابقة والعمل الدءوب للحصول على اعتمادها من قبل متخذي القرار، والبدء بتنفيذها في صورة مرحلية. فليس سهلا إجراء التنفيذ في منطقة كثيفة العمران والإنتاج. ففي شبرا الخيمة الآن نحو ٨٠٠ ألف نسمة.

ثانيا: نقل الصناعة تدريجيا من شبرا الخيمة بصورة غير مفاجئة بمعنى:

١ ـ وقف تراخيص إنشاء ورش أو مصانع جديدة بصورة حازمة.

٢ ـ عدم تجديد تراخيص المصانع القائمة تدريجيا، وخاصة تلك التي لا تتقيد بقوانين الحفاظ على البيئة.

٣ ـ لا شك أنه في المناخ الاستثماري الحالي فإن الكثير من الشركات الصناعية تفضل تحديث مساحاتها وآلاتها من أجل المزيد من الإنتاج المحدث. فالكثير من المصانع

الحالية تشكو ضيق المكان والمخازن وقدم العدد والآلات وكثرة العمالة، وكلها يجب عليها بالإيجاب عمليات الانتقال إلى أماكن أرحب وآلية أحدث ومشكلات عمالة أقل.

٤ ـ لهذا فإن إعطاء حوافز من مختلف الأنواع للمصانع التي تنتقل إلى أماكن جديدة سيكون مطلبا مرغوبا طالما أن المواقع الجديدة ملائمة لشروط الصناعة من حيث الطرق والبنية الأساسية والاتصالات.

٥ ـ أن تختار مواقع الصناعة الجديدة في أماكن لا تتسبب في الإضرار بالمناخ المحلي لمدينة القاهرة. مثلا على امتداد طريق السويس ابتداء من الكيلو ٥٠ فالمنطقة إلى جنوب هذا النطاق صحراوية بالمعنى المعهود فأي تلوث صناعي قد لا يطول القاهرة إلا إذا صادفت رياحا شرقية، وهي ليست مستمرة ولا دائمة. وعلي أية حال فالمفروض أن المصانع الجديدة ستكون مراعية لضوابط البيئة تماما.

٦ ـ مع هذا الانتقال يجب إنشاء مدن أو قرى سكنية حديثة التخطيط ومستوفية للشروط الصحية لإقامة العمال والعاملين بهذه المصانع على نسق مدينة العاشر من رمضان.

تحويل شبرا الخيمة إلى متنزه وطني

ماذا نفعل بأرض شبرا الخيمة بعد انتقال الصناعات منها ؟

أن يراعى على وجه لا تشوبه شائبة تحويل أراضي المصانع المنقولة من شبرا الخيمة إلى حدائق أو متنزه وطني كبير يمتد نحو ثلاثة كيلو مترات على ضفاف ترعة الإسماعيلية وبعرض يمتد نحو كيلو متر واحد بحيث يكون رئة لشمال القاهرة على غرار المدن الكبرى مثل غابة بولونيا في باريس أو هايدبارك في لندن أو شتاد بارك في فيينا أو سنترال بارك في نيويورك. وأن يصاحب ذلك رسم مخطط شامل يهدف في النهاية إلى إقامة مدينة حدائق من أجل مساحات من الخضرة تساعد على تحسين جو القاهرة كما كان الأمر في أوائل هذا القرن. ويمكن أن يتم ذلك تدريجيا بضبط نوعية المباني والالتزام بقوانين التنظيم الأخرى. فالكثير من أسر العاملين في الصناعة سوف تنتقل إلى المواقع الجديدة ويحدث تفريغ جزئي للمنطقة السكنية الحالية مع الوقف الفوري لزحف العمران العشوائي حول الطريق الدائري حفاظا على المنطقة الزراعية. ولا شك أن قيمة الأراضي السكنية سوف ترتفع في هذه البيئة الجديدة مما يؤدي إلى تغير الأنماط السكنية العشوائية إلى نمط عمائر وبيوت أكثر انضباطا وأرقى حالا كما حدث في النمو العمراني حينما التف حول قرية الدقي أو العجوزة على سبيل المثال.

وباختصار سوف نرفع عن القاهرة أحد مصادر التلويث الواقعة جغرافيا في مهب رياح القاهرة مما يؤدي إلى هواء نقي يسهم في تحسين جو القاهرة الذي ابتلي بكل أشكال الملوثات ويسبب أمراضا لم تكن معهودة من قبل.

الفصل الثالث

القاهرة والزمان

دينامية القاهرة في أزمان مختلفة

التاريخ السكني والسياسي لإقليم القاهرة

توضح الخريطة (١-٢) أن منطقة القاهرة الكبرى كانت ملائمة للسكن البشري منذ عصور ما قبل التاريخ. ولكن هذه المستوطنات كانت تعتلي سطوح الهضاب ولا يغشى الناس الوادي أسفلها إلا للصيد والسماكة، فلم تكن الزراعة معروفة بعد[1]. وحين مارس السكان الزراعة في أشكالها الأولى في العصر النيوليتي (الحجري الحديث) فإن ذلك لم يحدث نقلة اقتصادية عمرانية مفاجئة، بل تدرج الناس في ممارستها جنبا إلى الصيد الذي ألفوه لزمن طويل. وحين تعلم المصريون تقنية الزراعة بالتفاعل مع معطيات البيئة النهرية والممطرة معا، كان الجفاف يزحف تدريجيا على مصر مما اضطر الناس إلى التقدم بمستوطناتهم قريبا من ماء النهر، تاركين سطوح الهضاب للجفاف والإجداب. وبدأ المصريون يتفاعلون بالتجربة مع هيدرولوجية النيل بين الفيضان والنقصان، وابتكروا نظام ري الحياض الذي استمر على الأقل ستة آلاف سنة إلى أن قضي عليه تدريجيا في قرن من نظام الري الدائم بداية من القناطر الخيرية إلى السد العالي. ومع ري الحياض ثبتت أماكن القرى والمحلات السكنية المصرية آلاف السنين، وذلك لأن القرى يجب أن تقوم فوق منسوب الفيضان. واستمرار سكنها على مر الزمن جعلها تعلو كجزر صغيرة وسط أحواض الزراعة لتكوم البناء فوق أكوام البيوت الهالكة جيلا بعد جيل خاصة وأن مادة البناء كانت من اللبن وجالوص الطين مع التبن وهي مادة من البيئة وإليها ترجع. ومن ثم فإن غالبية أواسط القرى مرتفعة بصورة محسوسة عن أطرافها الأحدث. ولم ترتفع القرى كثيرا عن محيطها من الأراضي التي كانت بدورها ترتفع بما يرسبه الفيضان من طمي. لهذا فإن القرى المصرية مجال ممتاز للبحث الأثري.

على أية حال فإن استمرار تقدم الزراعة والسكان المستقرون والغنى والثروة بأقدار مختلفة في نواحي الوادي والدلتا أدى إلى نشأة نظام سياسي محلي سرعان ما أصبح إقليمي بجهود أفراد ذوي قدرة تنظيمية

---

(١) تعود مستوطنات العصر الحجري القديم إلى أكثر من ٢٠ ألف سنة، أما مستوطنات النيوليتي عند مصبات الأودية كحضارات مرمدة بني سلامة والعمري والمعادي فهي بدايات الزراعة وتعود إلى نحو ٥٠٠٠ سنة و٤١٠٠ سنة و٣٥٠٠ سنة قبل الميلاد على التوالي، والأغلب أن السكان مارسوا الزراعة وتربية الحيوان، وعرفوا صناعة صهر النحاس في المعادي.

أعلى إلى أن وصلنا إلى مصر المتحدة سياسيا من خلال مجهودات الملك نارمر أو مينا أول فرعون معروف لأول أسرة حاكمة لكل مصر، وكان ذلك نحو ٣٢٠٠ ق.م. وقدر كارل بوتزر[١] أن سكان مصر في ذلك الوقت كانوا بين مائة ومائتي ألف، وقد يبدو هذا رقما شديد التواضع، لكنه في الحقيقة رقم كبير وضخم باعتبار شكل الظروف الحياتية الصعبة في هذا الزمن السحيق. والذي يهمنا من كل هذا أن عاصمة مصر الموحدة كانت في مدينة «منف» أو ممفيس كما عرفها الإغريق القدماء. ومن ثم فإن إقليم القاهرة الكبرى كان يضم أول عاصمة لمصر استمرت نحو ألف عام من الزمان[٢،٣]. ثم تجولت العاصمة شمالا وجنوبا في أنحاء مصر حسب مقتضيات الظروف السياسية والعسكرية والدينية لمدة نحو ٢٨٠٠ سنة، ثم عادت مرة أخرى ببناء الفسطاط في مصر الإسلامية منذ نحو ١٤ قرنا من الزمان.

ولم تكن «منف» هي المدينة الوحيدة الضاربة في التاريخ في منطقة القاهرة. بل كان إلى الشمال منها مدينة «أوون» الجامعة الدينية العلمية لمصر عدة آلاف من السنين[٤]، والتي عرفها الإغريق باسم «هليوبوليس» أي مدينة الشمس حيث ظل الإله رع - أتوم مسيطرا على الفكر الديني باعتباره إله الشمس طوال الدولتين القديمة والوسطى. وكان كاهن أوون الأكبر يسمى «رئيس أسرار الشمس» نظرا لقوة العلوم الفلكية في هذه الجامعة التي استمرت في العطاء الديني والفكري والعلمي منذ ما قبل توحيد مصر السياسي إلى العصر البطلمي. وقد زارها المؤرخ الإغريقي الكبير هيرودوت في القرن الرابع قبل الميلاد وأشاد بحكمة وعلوم هذه المدرسة[٥] وبذلك عاشت كمدينة علم ودين أكثر من ثلاثة آلاف سنة. وقد ذكرها المقريزي وقص عنها ما يفيد أن كهنتها امتحنوا فيثاغورس الإغريقي امتحانا دقيقا قبل السماح له بالاطلاع على علومهم[٦].

---

(١) K. Butzer,"Environment and Archaeology " 1966 (2nd ed. Chicago 1971) in B. Watterson , "The Egyptians", Blackwell, Oxford 1997, p. 42

(٢) استمرت منف عاصمة مصر منذ ٣٢٠٠ إلى ٢١٨٠ ق.م.، وهي فترة الدولة القديمة التي تميزت ببناء الأهرامات من سقارة إلى الجيزة وما بينهما و بعدهما شمالا إلى أبو رواش وجنوبا إلى اللاهون.

(٣) برغم مرور أكثر من ٣٠٠٠ سنة بين نهاية منف كعاصمة وكتابات المقريزي إلا أن ذكرى وجودها وبقائها ظلت تتواصل إلى أن كتب عنها المقريزي (جزء ١ من الخطط طبعة مكتبة إحياء علوم الدين-لبنان، ص ٢٣٦-٢٣٧): «.. يروى أن مدينة منف كانت قناطر وجسوراً بتدبير وتقدير حتى أن الماء ليجري تحت منازلها وأفنيتها فيحبسونه كيف شاءوا ويرسلونه كيف شاءوا... وأن بعض بني يافث بن نوح عمل آلة تحمل الماء حتى تلقيه إلى أعلي سور مدينة منف وذلك أنه جعلها درجا مجوفة كلما وصل الماء إلى درجة امتلأت الأخرى حتى يصعد الماء إلى أعلى السور ثم ينحط فيدخل جميع بيوت المدينة ثم يخرج من موضع لخارجها».

(٤) الأغلب أن أوون نشأت قبل منف كمركز عبادة إله الشمس رع والنظريات الدينية في الخلق، وإلى هذه المدرسة العلمية يرجع استخدام المصريين للسنة الشمسية بديلا للسنة القمرية وتقسيمها إلى ١٢ شهرا و٥ أيام نسيء.

(٥) زار هيرودوت أيضًا مدرسة معبد الإله بتاح، إله منف، حيث كانت هنا أيضا مدرسة للعلوم والفنون بحيث كان الكاهن الأكبر في منف يسمى رئيس الفنون. الاسم المصري القديم لمنف هو «السور الأبيض Inb Hd» «نسبة إلى سور المدينة الذي رأى هيرودوت أنه بني فترة الملك زوسر لحماية المدينة من فيضان النيل العالي؛ لأن النيل كان يسير إلى جوار منف في تلك الفترة. أما الاسم المصري القديم لهليوبوليس فهو Iunu غالبا مرتبطة بالعين، ومن ثم تسميتها الحالية «عين شمس» والتي تيمنت باسمها جامعة عين شمس كأنها تواصل لعطاء الجامعة التاريخية.

(٦) خطط المقريزي جزء ١ طبعة مكتبة إحياء علوم الدين، الشياح لبنان ص ٤٠٠ - ٤٠٢.

وأخيرا كانت هناك في إقليم القاهرة مدينة ثالثة «حر أون» التي حرفت إلى حلوان في النصوص العربية للتشابه مع حلوان الواقعة في العراق العباسي. وتعني «حر أون» في المصرية القديمة «أوون العليا»، وكانت عاصمة لإحدى الوحدات السياسية المصرية قبل توحيد مصر وإنشاء «منف» عاصمة لكل مصر فطغت على أوون العليا لقربها الشديد منها عبر النيل[١].

والخلاصة أن منطقة القاهرة الكبرى الحالية ظلت باستمرار مكانا متميزا لنشأة مدن ذات شأن في حياة مصر منذ أقدم العصور. وهو أمر يؤكد مدى أهمية مجال العلاقات المكانية لإقليم القاهرة في التاريخ الطويل المجيد لمصر.

العواصم التوابع: الفسطاط والعسكر

وضع عمرو بن العاص نواة العاصمة المصرية على مقربة شديدة من حصن بابليون الذي كان مقرا للحكم الإداري الروماني داخل مصر وخاضعا للإسكندرية العاصمة السياسية الرومانية والعاصمة الثقافية للعالم المعروف آنذاك.

الفكر الإستراتيجي لعمر بن الخطاب وموقع الفسطاط

الواقع أن عمرو كانت تراوده أفكار اتخاذ مدينة الإسكندرية - فخمة البناء - عاصمة للقوة الإسلامية في مصر. لكن كل الكتابات تشير إلى أن الخليفة عمر رفض كخطة إستراتيجية أن يفصل بين عواصم الولايات الإسلامية ومركز الخلافة أي عائق مائي. لهذا لم تتخذ مدائن كسرى أو الإسكندرية حواضر للعراق أو مصر، برغم أن العوائق المائية المشار إليها هي مجرد نهري الفرات والنيل. ولا شك في أن الخليفة عمر كان يخشى على العرب من البحر باعتبارهم أهل بر[٢]، وأن هذه الخشية أدت إلى تأخر إنشاء البحرية العربية في مواجهة الرومان إلى فترة الخلافة الأموية، إلا أن عمر - بفكر تكتيكي ثاقب - كان يري أن الإسكندرية مهددة بحرا بالأسطول الروماني وهو ما لم يكن للعرب أمامه حيلة في ذلك الوقت، وقد حدث ما توقعه مرات ومن ذات المنطلق خاف عمر تجدد القوة الفارسية، ومن ثم كانت الكوفة والبصرة والفسطاط عواصم تقع على أطراف الصحراء الممتدة إلى الجزيرة العربية. على أي الحالات كان ما كان واتخذ عمرو الفسطاط قاعدة إسلامية لمصر.

---

(١) «ملامح ثروة مصر الأثرية والسياحية» نشر المجالس القومية المتخصصة - القاهرة ١٩٩٣، ص ٣١٩-٣٢٠.

(٢) من المعروف أن جيش عمرو بن العاص كان يتكون في مجمله من عرب اليمن وحضرموت، وهي مجموعات تجيد فنون الملاحة البحرية. إلا أن الذي كان يشغل بال الخليفة عمر هو استمرارية الفتوح الإسلامية غرب وجنوب مصر وليس التوقف، وبقاء أسطول لمنازلة الأسطول الروماني المدرب على ارتياد البحر المتوسط والملاحة فيه، وهو الشيء الذي يجهله عرب الجنوب في ذلك الوقت.

وقد ثار جدل مردوده قليل حول معنى كلمة«الفسطاط»؛ هل هي خيمة كاسم مطلق للخيم أم هي اسم خاص بخيمة القائد، وهل هي فارسية أو لاتينية لأنها لم تكن واردة كاسم بديل للخيمة أو بيت الشعر المعروف لدى العرب؟ ويربط بعض المستشرقين بين الفسطاط وبين المصطلح اللاتيني Fossatum بمعنى مكان محصن أو قلعة أو معسكر حربي محصن. وربما كان ذلك أقرب إلى الصحة، فخيمة عمرو كانت وسط معسكر العرب أثناء حصار قلعة بابلون.

وكذلك يثير اسم«بابلون» أو بابليون موضوعا للمناقشة. ولكن أغلب الكتاب يعيدون أصوله إلى فترة الحكم الفارسي القصيرة لمصر أثناء العصر الروماني، كاسم مستعار لبابل التاريخية فيما بين النهرين [١]. ولذلك فقد ورد الاسم على أنه بابل المصرية أو اختصارا بابلون.

وقد أسماه العرب«قصر الشمع» وهي تسمية ليست من فراغ. فكلمة قصر يطلقها العرب على البناء الكبير العالي أو مجموعة الأبنية المحصنة [٢]. أما كلمة الشمع فهي تحريف للكلمة القبطية المصرية القديمة«شمي» أو« كمي» [٣] بمعنى الأرض السوداء - أي مصر ذات التربة السوداء تميزا لها عن مصر الصحارى ذات التربة الحمراء والصفراء. فقصر الشمع إذن هو«قصر مصر» أو« قلعة مصر».

لكن المقريزي يثير قضية أخرى بناء على ما ورد عند القضاعي من أن حصن«باب اليونه» أقامه الفرس على مرتفع الرصد (جبل الشرف عند المقريزي) وهو إلى الجنوب من قصر الشمع خارج الفسطاط. وأن الرومان حينما استعادوا مصر من الفرس أكملوا بناء الحصن وصار معروفا باسم بابليون[٤]، وهو الذي فتحه عمرو بن العاص ولا تزال بعض آثار هذا الحصن باقية على الرصد في منطقة كوم غراب الحالية أو منطقة إسطبل عنتر إلى الجنوب من كوم غراب (انظر خريطة٣-١). أما قصر الشمع فهو مجموعة الكنائس القبطية داخل الفسطاط الحالية، مسورة ومحصنة بأبراج بقاياها قائمة للآن، بنيت عليها كنائس مثل الكنيسة المعلقة ومار جرجس. وتؤيد الخريطة هذا الرأي، وهو ما نميل إليه لأن الحصون غالبا ما تقام على مرتفع من الأرض لتصبح أكثر منعة وأكثر إشرافا على ما جاورها من الأرض. وعلى أية حال فهو موضوع جدير بالمزيد من الدرس.

كان النيل يحف بجدران حصن بابلون الغربية قبل أن يتراجع غربا مسافة قدرها محمد رمزي بنصف

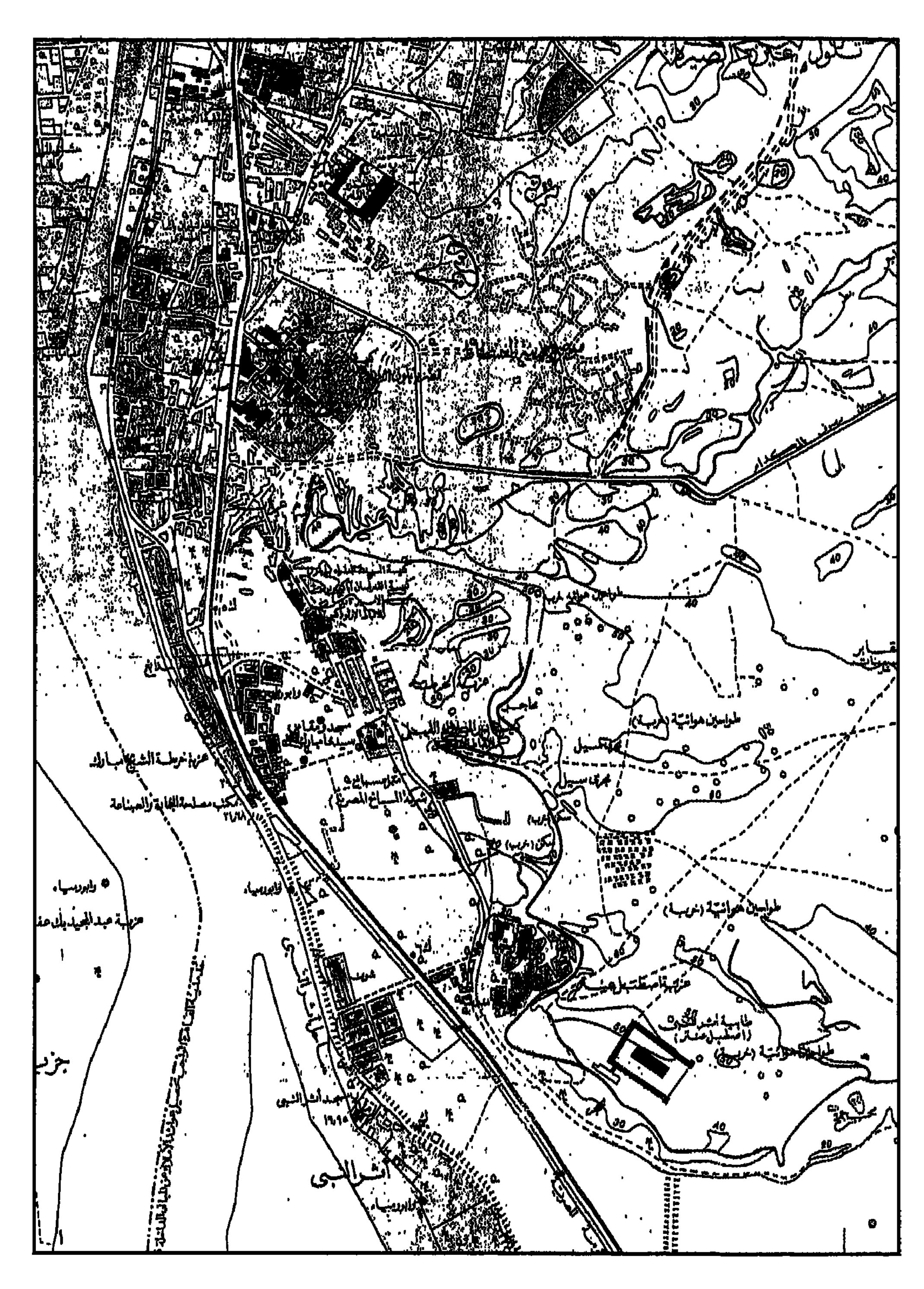
---

(١) هل كانت بابل قاعدة الحكم الفارسية في مصر؟ سؤال يحتاج إلى مراجعة تاريخية.

(٢) مازال سكان الواحات المصرية يطلقون اسم«القصر» على القرية الواحية القديمة المحصنة بالسور وأبواب الحارات، ونظرا لاستمرارية سكن نفس المكان قرونا متعاقبة أصبحت هذه القرى مرتفعة عن الأرض حولها لكثرة البناء فوق أنقاض البناء السابق. والاسم الذي يطلقه سكان سيوه على القرية القديمة هو«شاليا» أو شالياه بلغة سيوه البربرية الأصل.

(٣) يرى بعض الباحثين الألمان أن«كمي» هي الأصل الذي اشتق منه اسم الكيمياء بمعني الفن الأسود في العصور الوسطى. راجع إرمان و رانكه« مصر والحياة المصرية في العصور القديمة» ترجمة عبد المنعم أبو بكر ومحرم كمال نشر الإدارة الثقافية لوزارة المعارف المصرية - مكتبة النهضة المصرية - بدون تاريخ (ربما في أوائل الخمسينيات) ص٣ .

(٤) علي بهجت«قاموس الأمكنة والبقاع التي يرد ذكرها في كتب الفتوح»، شركة طبع الكتب العربية، القاهرة ١٩٠٦ ص ٣٢.



خريطة ٣ ـ ١ منطقة الفسطاط ـ إسطبل عنتر في العشرينيات من القرن ٢٠

كيلومتر[١]، وذلك كجزء من تراجع نهر النيل غربا خلال العصور الوسطى كما توضحه الخريطة (٣-٣)، وكذلك كان جامع عمرو على ضفة النيل شمال قصر الشمع. وقد بنى عمرو بيته إلى الشرق من الجامع وتحلقت حوله بيوت وخطط القبائل والمجموعات غير العربية التي قدمت مع الجيش العربي بقيادة عمرو أو التعزيزات الكبيرة التي أرسلها الخليفة عمر لمساندة جيش عمرو. وظلت المدينة تنمو وتزدهر قرنًا من الزمان (٦٤٣-٧٤٥م). قبل أن ينتقل الحكم إلى مدينة العسكر إلى الشمال قليلا منها. ولكن ذلك لم يمنع استمرار نمو الفسطاط كعاصمة سكانية وقصبة تجارية لمصر حتى القرن الثاني عشر.

كم كانت مساحة مدينة الفسطاط ؟

قياسا على اجتهادات الباحث الأثري علي بهجت لمدينة الفسطاط (١٩١٤) فإن المدينة كانت تمتد ٩٦٠ مترا في محور غربي شرقي يبدأ من السور الغربي لجامع عمرو على ضفة النهر إلى سور صلاح الدين. بينما كان امتدادها نحو ١٣٠٠ متر على محور شمالي شرقي-جنوبي غربي (خريطة ٣-٢). وحيث إنها كانت تتخذ شكلا بيضاويا فإنه من الصعب تحديد المساحة، إلا أنه قد لا نتجاوز الحقيقة إذا قلنا إنها كانت في حدود كيلومتر مربع واحد - وهي مساحة ذات قدر بالقياس إلى ذلك الزمان. والسؤال هو: هل هذه أبعاد المدينة إبان ازدهارها؟ أم هي أبعاد لما تبقى من آثار المدينة بعد النكبات التي مرت بها الفسطاط وكان آخرها تعمد إحراقها بأمر «شاور»، وزير آخر الخلفاء الفاطميين، تجنبا لسقوطها في أيدي الصليبيين؟ والأرجح أنها لبقايا المدينة. فنحن نعرف أن المدينة - بما فيها قصر الشمع - أصبحت بعيدة عن النهر بعد أن غير النيل مجراه، وأن الأرض التي خلفها طرح النهر غربي جامع عمرو وقصر الشمع أصبحت مأهولة بالدور السكنية والأسواق في فترة سابقة على حريق الفسطاط[٢].

جامع عمرو كان غالبا هو نقطة البدء في إنشاء مدينة الفسطاط، ثم صار مركز المدينة الديني والثقافي والسياسي مقابل المركز التجاري وميناء المدينة. في البداية كانت مساحة الجامع لا تتجاوز ٢٩ × ١٧ مترا وأرضه يغطيها الحصى وكان سقفه منخفضا مصنوعًا من الجريد ومحمولا على دعامات من جذوع النخيل ولم يكن له صحن أو مئذنة أو محراب. وبعد ٤٠٠ سنة زاره الرحالة الفارسي ناصري خسرو ووصفه بأنه قائم على ٤٠٠ عمود من الرخام وكان جدار القبلة مكسو بالرخام كتبت عليه آيات من القرآن، وفي ليالي المناسبات الدينية كان يغطى بطبقات من الحصر ويقاد ٧٠٠ قنديل (الليالي العادية ١٠٠ قنديل) وكان مركز اجتماع أهل المدينة ويتلقى فيه العلم مئات من الطلبة وكثير من الكتاب الذين يحررون الرسائل والصكوك[٣].

---

(١) محمد رمزي «الجغرافية التاريخية لمدينة القاهرة» مجلة العلوم السنة التاسعة مجلد ٥ ص ٦٤٨ - نقلا عن كتاب شحاته عيسى إبراهيم «القاهرة» سلسلة الألف كتاب رقم ١٨٤ طبعة دار الهلال بدون تاريخ (غالبا في آخر الخمسينيات)

(٢) انظر الخريطة (٣-٢) المنقولة عن S. Denoix, "Decrire Le Caire Fustat - Misr" Institut Francais D'Archeologie Orientale du Caire, 1992. وهي نقلا عن علي بهجت التي رسمها بالاستعانة بما ورد عن الفسطاط في كتابات ابن دقماق عن مصر.

(٣) راجع عبد العال الشامي «مدن مصر وقراها عند ياقوت الحموي» الكويت ١٩٨١ ص٥٢، وكذلك شحاته عيسى إبراهيم، مرجع سابق، ص. ٢٢-٢٣، عن ناصري خسرو «سفرنامه».

خريطة ٣-٢ المخطط الأثرى للفسطاط

محاولة الأثرى على بهجت لتحديد الفسطاط

Croquis VI.

Essai de raccordement du réseau viaire découvert par Aly Bahgat avec celui reconstitué à la lecture d'Ibn Duqmâq.

سور صلاح الدين

MUR DE SALADIN

Z. BANŪ L-ṢAWWĀF

SŪQ AL-QARĀṬA

Z. AN-NAHLA

Z. AD-DAYYIR

Z. AL-ANDALUSIYYĪN

Z. BANŪ QAMH

SUWAYQA ḪALAF

Z. AT-TABBĀN

AD-DARB AL-ṢAṢĪD

Z. NICHA ou Z. IBN MAS'ŪF

DARB AS-SILSILA = ḤĀRAT AT-TUǦAYB

SUWAYQA DĀR

SUWAYQAT AL-ṢIRĀQIYYĪN

DĀR AZ-ZAʿFARĀN

MAHRAS BANĀNA

Z. AL-BANĀṬĪ

AL-MARĀṢA = SUWAYQAT AL-YAHŪD

Z. TUǦAYB ou Z. AZ-ZAMAHIRA

جامع عمرو

Ǧ. ʿAMRŪ

قصر الشمع

QAṢR AŠ-ŠAMʿ

DARB BĀDT

Z. AŠ-ṢANA

DARB ʿAMMĀR

AL-SŪQ AL-KABĪR

----- limites de la zone fouillée.

0 — 300 m

خريطة ٣ ـ ٢ المخطط الأثري للفسطاط

شـتان بين البداية والتطـور . وقد هـدم الجامع وأعيد بناؤه عـدة مرات ، وزادت مسـاحته كـل مرة حتى بلغت أبعاده ١١٢ × ١٢٠ مترا في عهد الخليفة المأمون . ومـا تطور إليه هذا المسجد الجامع إنما هو مؤشر لحالة المدينة بين بدايات صغيرة إلى عاصمة حقيقية للحياة في مصر قرابة نيف وأربعة قرون .

إعمار الفسطاط وخطتها :

بدأ الإعمار بسيطا ببيت عمرو شرقي الجامع ، وبيت مجاور لابن عمرو وقربهما بيت الزبير بن العوام، ثم خطة أو حي لأهل الراية (يبدو بمعنى القواد) جنوب الجامع ، وحي لأبناء ساحل المهرة من جنوب الجزيرة العربيـة جنوب شـرقي أهل الراية وبالتالي كان إلى الشمال والشرق من قصر الشمع ، ثم أبناء قبيلة (أو تجمع) تُجيب شرقي قصر الشمع وأخيرا مجموعة«وعلان» جنوب القصر ومَجموعة لخم شمال شرق الجامع في اتجاه ما نعرفه الآن بدير النُحاس وفم الخليج ، وإلى الشمال منهم مجموعات لقبت بالحمراء ، وهي غير عربية وبعضها من الفرس والبعض من سكان إقليم برقة في شرق ليبيا الحالية والذين كان يغلب اللون المحمر على ملابسهم ومنها غلب اسم الحمراء . وقد استقرت هذه المجموعات في الحمراء الوسطى والقصوى في خط متفرق بطول الخليج المصري فيما يعرف الآن بمنطقة السد وفم الخليج . كما سكنت مجموعات من هؤلاء أيضًا على البر الغربي للنيل في منطقة الجيزة .

وفي وقت ازدهار المدينة كان البناء مستمرا دون خطة واضحة ، بل إنها ربما كانت في صورة خطتين الأولى شبه مستطيلة متبعة في ذلك ضفة النهر وأسوار قصر الشمع وجامع عمرو ، ومخطط شوارعها أقرب إلى الاستقامة طولا وعرضا . والثانية شبه مستديرة في القسم الشرقي مخطط دروبها شديد الالتواءات والانحناءات . وكان للدروب والحارات أسماء نذكر منها على سبيل المثال حارة التجيب ودرب السلسة وزقاق المهرة وزقاق بني العوام ، وبعضها بأسماء طوائف أو السلع المميزة للسوق كسويقة اليهود وسويقة العراقيين وزقاق البواقيل (ربما البقول) ودرب الزعفرانة . وحينما كثر السكان والثروة التجارية كانت هناك أسواق غالبها قريب من الميناء كالقطانين والسراجين والدقاقين والقفطانية والفطايريين وسوق الغنم وزقاق الرفائيين والمراوحيين والرزازين والوراقين . وذكر البكري قيساريات (= أسواق) أخرى منها قيساريات العسل والحبال والكباش وقيسارية عبد العزيز (بن مروان) وهشام (بن عبد الملك) ويباع فيهما البُر (=الحبوب)[1] .

وكلها تشير إلى تنوع وازدهار كبيرين أديًا إلى وصف كثير من الرحالة الفسطاط بأنها مدينة كبيرة

---

(١) أبو عبيد البكري «جغرافية مصر من كتاب الممالك والمسالك» تحقيق عبد الله يوسف الغنيم ، مكتبة دار العروبة للنشر ، الكويت ص ٥٦ ـ ٥٧ . والقيسارية مصطلح شائع على الأسواق في الصعيد حتى اليوم وربما كان اشتقاقا عن القيصر أو الحاكم الروماني .

موسرة. فالبيوت أصبحت مبنية بالطوب الأحمر وأرضياتها من بلاطات الحجر الجيري وأنابيب فخارية لجري الماء داخل البيوت من خزانات تملأ بواسطة السقايين[1]، وكانت مجاري مياه الصرف مبلطة أو منقورة في الصخر. ولكثرة السكان تطور المعمار من بيت الدور الواحد إلى بيوت متعددة الطوابق يسكنها عدد كبير من الناس ربما من ذوي القربى أو ممن يستأجرون المساكن في العمائر. ولعل هذا يقربنا من نمط شاع في القاهرة بعد ذلك باسم «الربَع» (بفتح الراء وجمعها أرباع) حيث يستأجر الناس قدر حاجتهم من غرف أو شقق في بناء كبير المساحة متعدد الطوابق. وربما نقلنا وصفا للفسطاط من بعض المصادر العربية لمزيد من الإيضاح لأهمية المدينة.

كتب ابن حوقل في صورة الأرض (القرن العاشر): «. . . [مصر] مدينتها العظمى تسمى الفسطاط وهي على شمال النيل وهي مدينة حسنة ينقسم لديها النيل قسمين، فيُعَدّي من الفسطاط إلى عدوة أولى . . . تعرف بالجزيرة ويعبر إليها بجسر فيه نحو ثلاثين سفينة، ويعبر من هذه الجزيرة على جسر آخر إلى القسم الثاني . . . تعرف بالجيزة. والفسطاط مدينة كبيرة نحو ثلث بغداد، ومقدارها نحو فرسخ على غاية العمارة والخصب والطيبة واللذة، ذات رحاب في محالها وأسواق عظام ومتاجر فخام، وممالك جسام إلى ظاهر أنيق وهواء رقيق وبساتين نضرة ومتنزهات على مر الأيام خضرة. . . والدار تكون بها طبقات سبعا وستا وخمس طبقات، وربما سكن في الدار المائتان من الناس. . . . .»[2].

ووصف ناصري خسرو القاهرة والفسطاط (بعد ثلاثة أرباع قرن من إنشاء القاهرة الفاطمية) فقال: «الفسطاط تظهر من بعد كالجبل، وفيها منازل من سبع طبقات فأكثر، وسبعة جوامع كبار ولو وصفت ما فيها من آثار السعادة والثروة لكذبني الفرس. . . . وأُخْبِرتُ أن في القاهرة ـ كما في مصر [يقصد الفسطاط] ـ عشرين ألف منزل ملك السلطان وجميعها مؤجرة والأجرة تقبض شهريا، والتأجير والإخلاء من غير جبر ولا إكراه»[3].

والخلاصة أن ما ذهب إليه ناصري خسرو من أعداد كبيرة لبعض مظاهر خدمات المدينة في كل من الفسطاط والقاهرة، كوجود ٥٢ ألف جمل عاملة في نقل قرب الماء للأهالي، وخمسون ألف حمار للإيجار لمن يريد الانتقال من مكان إلى آخر[4]، إنما يدل على حجم سكاني ونشاط اقتصادي كبيرين. وذلك علما ـ مرة أخرى للتأكيد ـ أن ناصري مكث في القاهرة سنتين (١٠٤٧ ـ ١٠٤٨ م) أي انه عايش

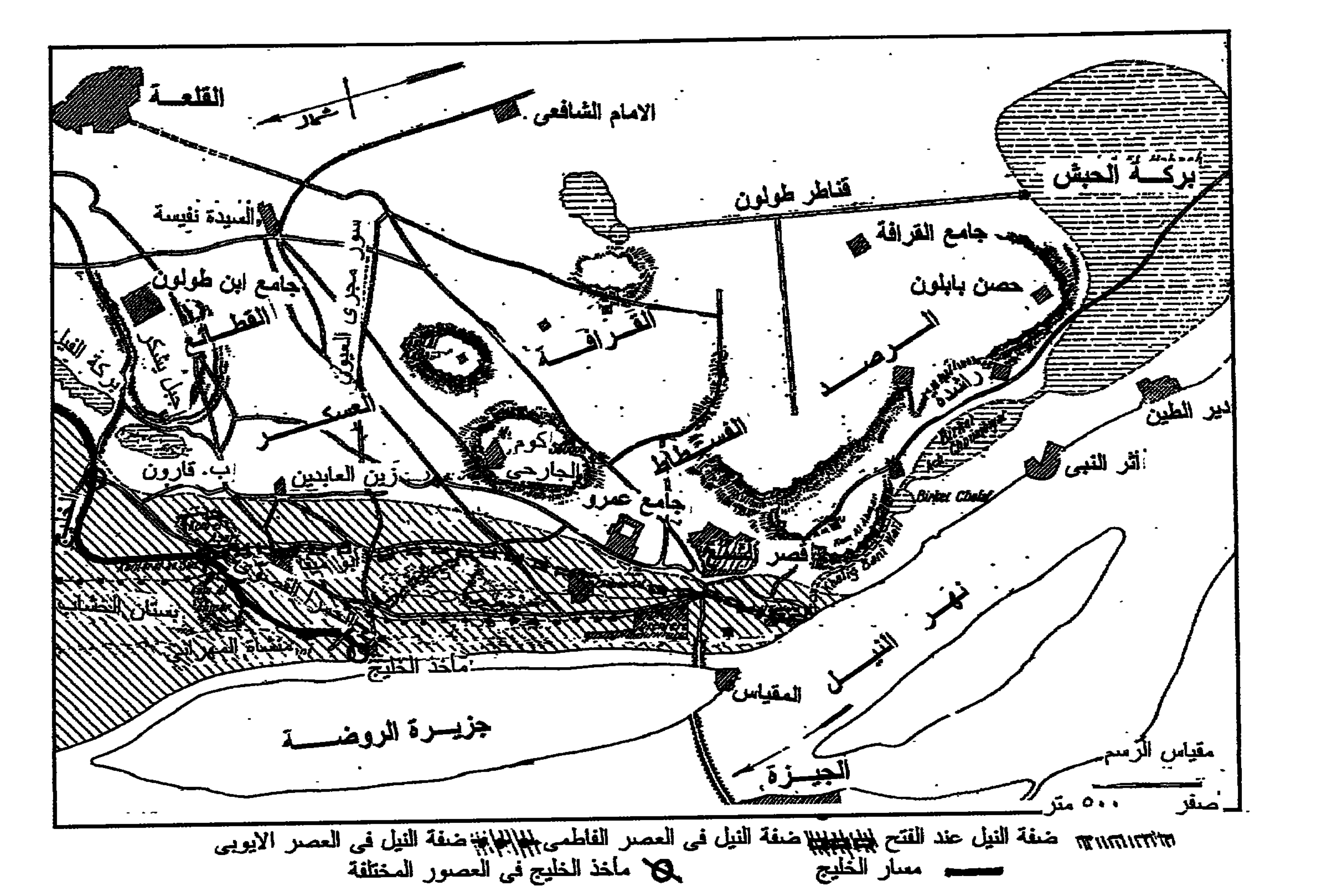
---

(١) في وصف ناصري خسرو، وهو من أحسن من كتب بدقة عن مصر الفسطاط ومصر القاهرة يشوبها بعض المغالاة، أنه كان هناك في المدينتين ٥٢ ألف جمل تعمل في نقل قرب الماء للسكان [فكم كان عدد السقايين؟].

(٢) ابن حوقل (أبو القاسم بن حوقل النصيبي) «صورة الأرض»، دار مكتبة الحياة، بيروت ١٩٧٩ ص. ١٣٧

(٣) علي مبارك «الخطط التوفيقية» جزء ١ ص ٤٠، الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة ١٩٨٠.

(٤) يذكر ابن بطوطة بعد نحو ثلاثة قرون من ناصري خسرو أن بالقاهرة ١٢ ألف سقاء على الجمال و ٣٠ ألف مكاري [يؤجرون حميرهم]، «تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار» المكتبة التجارية، القاهرة، ١٩٥٨ جزء أول ص ١٩.



خريطة ٣ ـ ٣ خريطة الفسطاط من القرن الثامن إلى الحادي عشر (بتعديل عن كليرجيه، شكل ٢٧)

المدينة معايشة تامة ولم يكن رحالا تستحثه سرعة الحركة والانتقال. كما يجب ذكر أن فترة وجوده عاصرت المراحل الأولى من نمو مدينة القاهرة الفاطمية، إذ كان عمرها ثلاثة أرباع قرن، بينما كان عمر الفسطاط قد أربى على ثلاثة قرون، والغرض من هذه المداخلة أن الفسطاط كانت في زمن ناصري خسرو مدينة مكتملة النمو والسكان والنشاط الاقتصادي مقابل القاهرة حديثة النشأة تسودها الوظيفة السياسية، ذات مبان وقصور وبساتين واسعة، يسكنها مجموعة محددة من السكان غالبهم يعملون في الإدارة والجيش. وكل هذا يشير إلى أن الأرقام التي أوردها ناصري خسرو كانت تنصب على الفسطاط بنسبة أكبر من تلك الخاصة بالقاهرة.

خط القرافة

برغم أن القرافة هي مدينة الأموات وبذلك فهي عكس الإعمار، إلا أن قرافة الفسطاط، كانت إعمار لبطن من قبيلة المعافير تسمى «قرافة» لكنها فيما بعد أصبُحت مقبرة لأهل الفسطاط تميزت بأنها نوع من التعمير له حيز كبير. وفي ذلك كتب ابن بطوطة: «.. وهم يبنون بالقرافة القباب الحسنة ويجعلون عليها الحيطان فتكون كالدور ويبنون بها البيوت... ومنهم من يبني الزاوية والمدرسة إلى جانب التربة ويخرجون كل ليلة جمعة إلى المبيت بأولادهم ونسائهم...»[1] والحقيقة أن جبانات القاهرة مليئة بالجوامع والأبنية الدينية الكبيرة مثل جوامع السيدة نفيسة والإمام الشافعي والإمام الليثي وعمر بن الفارض وحوش الباشا (مدافن الأسرة العلوية) في جبانة القاهرة الجنوبية المعروفة الآن باسم الإمام، وجوامع وخانقاوات وأسبلة ومدارس سلاطين المماليك في الجبانة الشرقية مثل إينال وبرقوق وقايتباي ومدفن الخديو توفيق. فالقرافة إذن هي نوع من التعمير تمارس فيه عادات وطقوس تكاد أن تختص به القاهرة وأصبح له مخططات تنظيم ومرافق وبنى أساسية لأن اتساع الجبانة الجنوبية (الإمام) قد ضمت قرى وعزب كالبساتين ومحمد فهمي وجبريل أبو صوان وأبو نافع، أو أصبحت محاصرة بالعمران الحديث بين الأزهر ومدينة نصر ومنشأة ناصر كما هو حال الجبانة الشرقية.

النيل والخليج والفسطاط

ولا شك في أن ما يزيد المفاضلة أن الفسطاط كانت الميناء الذي يجمع تجارات بلاد البحر المتوسط والدلتا والصعيد والسودان بواسطة النيل، ويجمع تجارة البحر الأحمر والبحر العربي بواسطة الخليج[2]. وفي ذلك ذكر ابن بطوطة (١٣٢٥م). «.. أن بنيلها من المراكب ستة وثلاثين ألفا للسلطان والرعية تمر صاعدة إلى الصعيد ومنحدرة إلى الإسكندرية ودمياط بأنواع الخير..[3]». مثل

---

(١) ابن بطوطة، مرجع سابق، ص٢١.

(٢) لا شك أن الحركة الملاحية في الخليج بين الفسطاط والقلزم (السويس) كانت تتأثر بموسم الفيضان الذي يمتلئ فيه الخليج، وتقل المياه كثيرا وقت انخفاض النيل. كما أنه كان أيضا يتأثر بالإطماء وسفي الرمال مما كان يحتاج معه إلى رعاية مستمرة لم تكن متوافرة في كل العهود؛ فهي رعاية كاملة زمن الاستقرار والازدهار وإهمال تام وقت الاضطرابات الداخلية والركود الاقتصادي.

(٣) ابن بطوطة ـ مرجع سابق، ص ١٩.

هذا النشاط التجاري عبر عنه ناصري خسرو أيضًا بازدحام ميناء الفسطاط وامتداده طويلا مع صف من الدكاكين والوكالات التجارية العاملة في تجارة الجملة . وكان هناك مكتب للجمارك ؛ فالمستورد من السلع لا يدفع عنه إلا القليل لأنه سبق معاملتها جمركيا في المواني ، بينما تفرض المكوس على السلع الواردة من ريف مصر وصعيدها وبخاصة الحبوب .

ولا شك في أن ميناء المقس كان منافسا حقيقيا لميناء الفسطاط حينما زار ابن بطوطة القاهرة في عز ازدهار سلطنة المماليك .

وربما ترتب على حفر الخليج الناصري[1] زيادة جريان الماء في الخليج بصفة عامة قريبا من العمران في القاهرة وضواحيها الشمالية والغربية فإن عدد السقائين قد أصبح أقل عما كان عليه فترة زيارة ناصري خسرو للقاهرة الفاطمية . ولكننا لا نفهم سبب انكماش عدد حمير الركائب الأجرة إلا إذا كان القاهريون من الثراء بحيث أصبح للأسر الموسرة ركائب خاصة . وبالمناسبة فإن الخيول قد شاعت كوسيلة انتقال للفرسان المماليك وربما ترتب على ذلك انتشار نمط عربة الكارو التي تجرها الخيول غير مميزة النسب أوالخيول كبيرة العمر كوسيلة لنقل البضائع بديلا للجمال ونقل النساء بديلا للحمير . ومن هنا كان الثراء الكبير الذي أثار دهشة الرحالة الذين زاروا القاهرة عربا كانوا أو عجما أو أوربيين .

صحيح أن الخليج كان يتأرجح بين العناية والإهمال المقصود ، غير أنه منذ البداية العربية كان ضرورة حتمية لنقل الغذاء والمؤن من مصر إلى المدينة المنورة قاعدة الحكم العربي الأولى . وفي ذلك كتب الأثري علي بهجت[2] :

«أمر عمر رضي الله عنه عمرو بن العاص بحفره فساقه من النيل إلى بحر القلزم فلم يأت عليه الحول حتى سارت عليه السفن وحمل فيه ما أراد من الطعام إلى مكة والمدينة . . . فسمي خليج أمير المؤمنين . . . وجاء في المقريزي أن السبب في حفر خليج القاهرة أن أهالي المدينة أصابهم جهد شديد في خلافة عمر فكتب إلى عمرو : أما بعد ، فلعمري يا عمرو ما تبالي إذا شبعت أنت ومن معك ، أن أهلك أنا ومن معي . فكتب إليه عمرو : أما بعد ، فيا لبيك ثم يا لبيك ، قد بعثت إليك بعيرًا أولها بالمدينة وآخرها بمصر عليه الطعام . بعد ذلك كتب إليه عمر أن أحفر خليجا من نيل مصر حتى يسيل في البحر فهو أسهل لما نريد من حمل الطعام إلى المدينة ومكة فإن حمله على الظهر يبعد ولا نبلغ به ما نريد . . . تباطأ عمرو . . . [فتوعده عمر] فعرف عمرو أنه الجد من عمر رضي الله عنه ففعل . . . » .

الملاحظ من هذا النص عدة أمور تشهد بالحنكة السياسية للخليفة عمر بن الخطاب ، أولها المفاضلة بين النقل بالإبل والبحر ، فالسفينة ، على صغرها آنذاك ، أكثر حمولة من عدد كبير من الإبل ، كما أنها

---

(١) حفر الناصر محمد بن قلاوون خليجا من منطقة ما قرب باب اللوق أو التحرير الحالية يتصل بمسار الخليج المصري ربما عند العتبة أو الظاهر . ولأن مأخذ هذا الخليج هو من النيل في مساره العريض فقد كان أفضل من مأخذ الخليج المصري في سيالة الروضة ، فضلا عن أنه ربما كان أدنى بقرابة المتر . ولأنه مسار أقصر فقد كان جريان الماء فيه مباشر وأكثر استمرارا من المأخذ الأول .

(٢) علي بهجت « قاموس الأمكنة والبقاع التي يرد ذكرها في كتب الفتوح» القاهرة ١٩٠٦ ص ١٠٥ ـ ١٠٦ .

أسرع إذا صادفتها الرياح المساعدة . والأمر الثاني رغبة الخليفة في إنشاء نظام اقتصادي داخل الدولة الجديدة يتم بمقتضاه انتقال الغذاء والأموال من الولايات المنتجة إلى مركز الحكم في المدينة المنورة والولايات المجدبة . ويرتبط بذلك تكرر حدوث المجاعة أو ما يشبهها في الحجاز وأقرب العون هو من مصر ـ وقد ظلت مصر كذلك قرونا طوالا بالنسبة للحجاز .

الفسطاط والبيئة :

لم يكن كل من كتبوا عن الفسطاط من المادحين . بل كانت هناك بعض الملاحظات القادحة المليئة بالكثير من التحامل كما ذكر المقريزي . لكننا نري أن جانبا من إظهار مساوئ مدينة هو عمل موضوعي إذا لم يكن وراءه مقاصد شخصية أو تحدوه رغبة انتقام لتصادف معاملة أو حادث سيئ .

ومن أحسن الكتابات الناقدة ما كتبه الطبيب ابن رضوان [1] عن مساوئ موقع الفسطاط ، ويحتاج الأمر إلى ذكر شبه كامل لنص نقلا عن خطط علي مبارك .

قال ابن رضوان : « . . . [الفسطاط الجبل] المقطم في شرقيها وبينها وبينه المقابر ، . . . [و] الجبل في شرقيه يعوق ريح الصبا عنه . وأعظم أجزاء الفسطاط في غور ، فإنه يعلوه من الشرق المقطم وكذا من الجنوب الشرقي ، ومن الشمال المكان المعروف بالموقف والعسكر وجامع ابن طولون . . . المواضع المتسفلة أسخن من المواضع المرتفعة وأردأ هواء لاحتقان البخار فيها . . . وأزقة الفسطاط وشوارعها ضيقة وأبنيتها عالية . . . ومن شأن أهل الفسطاط أن يرموا ما مات في دورهم من السنانير والكلاب ونحوها من الحيوانات التي تخالطهم في شوارعهم وازقتهم ، فتتعفن ويخالط عفونتها الهواء . ومن شأنهم أيضًا أن يرموا في النيل الذي يشربون منه فضول الحيوانات وجيفها وتصب فيه خرارات كنفهم ، وربما انقطع جري الماء فيشربون هذه العفونة باختلاطها بالماء . وفي خلال الفسطاط مستوقدات عظيمة يصعد منها في الهواء دخان مفرط ، وهي أيضًا كثيرة البخار لسخونة أرضها حتى إنك تجد بها الهواء في أيام الصيف كدرا . . . يعلوها في العشيات بخار كدر أسود لا سيما عند سكون الرياح » .

ولا شك في وجود جانب كبير من الصحة في كلام ابن رضوان . لكننا نرى أنه بالغ في تأثير كتلة جبل المقطم شرقي الفسطاط وجنوبها . ففي الجنوب كتلة تلية منخفضة نسبيا تسمي الرصد قد لا تعلو إلى أكثر من ٤٠ ـ ٤٥ مترا . وقد ذكرها المقريزي على أنها :

« . . . شرف [بمعنى جرف مشرف] يطل من غربيه على راشدة ومن قبليه على بركة الحبش فيحسبه من رآه من جهة راشدة جبلا وهو من شرقيه سهل يتوصل إليه من القرافة بغير ارتقاء ولا صعود . . .

---

(١) لم نستطع التعرف على من هو الطبيب ابن رضوان سوى أنه كان في مصر على الأقل في فترة ما بعد الطولونيين لأنه يذكر جامع ابن طولون . والنص هو عن علي مبارك الجزء الأول ص ٣٤ ، كما ورد ذكر ابن رضوان في كتابات هوفماير في العشرينيات من القرن ٢٠ ونقلها عنه كليرجيه في كتابه الكبير عن القاهرة طبعة القاهرة ١٩٣٤ .

وكان يقال له قديما الجرف ثم عرف بالرصد [لأن ابن بدر الجمالي] أقام فوقه كرة لرصد الكواكب. . .». [1]

ولعل وجود المدافن(القرافة) إلى الشرق من الفسطاط سبب في صدور بعض الروائح غير المحببة. والواضح أن ارتفاع مباني المدينة خمسة إلى سبعة طوابق مع وجود طرق وأزقة ضيقة ملتوية المسارات سبب حقيقي في ركود الهواء أو قلة الريح وهو سبب من صنع الإنسان في هذا المجال الضيق للمدينة، وبخاصة لكثرة المستوقدات التي ترسل دخانا أسودًا بسبب نوع الوقود المستخدم وغالبه حطب ونباتات. وبالإضافة إلى ذلك فإن تغير منسوب النيل بين الفيضان والنقصان يؤدي إلى تكوين مياه آسنة في فترة التحاريق تجعلها موطنا لأسراب كبيرة من الناموس والهاموش وغيرهما من الحشرات الطيارة والصراصير والجرذان إلخ. . ولهذا فإن الفسطاط كانت معرضة للأمراض المتوطنة وللأوبئة التي يتكرر حدوثها وتكثر ضحاياها وتكثر معها هجرة الناس منها كما حدث حين تركها الوالي عبد العزيز بن مروان (٦٨٩ م). وسكن حلوان هربا من الطاعون. وبذلك تتكون بيئة غير صحية تتضاعف بممارسات السكان في إلقاء المخلفات وماء الصرف في النهر الراكد ولكن، للعلم، فإن النيل شأنه شأن أنهار كثيرة، ينظف نفسه سنويا بما يأتيه من مياه الفيضان سواء كان عاليا أو عاديا. وبعبارة موجزة فإن بيئة الفسطاط كانت سيئة باشتراك بعض عوامل طبيعية والكثير من العوامل البشرية. وعلى هذا فإن ملاحظات ابن رضوان في جملتها تجعله من أوائل أنصار البيئة بمفهومنا الحالي وتجعلنا ننظر إليه من هذا المنظور المتميز. وقد أبدى عبد اللطيف البغدادي ملاحظات مماثلة عن سوء موقع الفسطاط وذلك أثناء عهد صلاح الدين الأيوبي - أي بعد فترة من كتابات ابن رضوان التي ربما كان البغدادي قد تأثر بها، فقد كانت الفسطاط في ذلك العهد بسبيلها إلى الفناء.

وبرغم هذه المضار البيئية فإن ذلك لم يمنع من مظاهر الثراء والعز والنشاط الاقتصادي الواسع الذي كانت تنعم به مصر الفسطاط.

العسكر

الأغلب أن كثافة السكن كانت سببا في زحف عمران المدينة إلى المناطق الأعلى بعيدا عن النهر كما حدث في اختيار الولاة العباسيون الحمراء القصوى (ربما منطقة البغالة الحالية على حافة تلال زينهم) مكانا لبناء عاصمة سياسية لهم باسم«العسكر» نحو سنة ٧٥٠ ميلادية. ولأن«العسكر» أزيلت بعد ذلك بالإهمال أو التعمد خلال أواخر العصر الفاطمي، فإنه لا يمكننا أن نتعرف على خطة هذه المدينة على وجه اليقين وإن كان الأغلب أنها بنيت على مخطط شبكي على نحو ما نراه الآن في مخطط حي البغالة إلى الجنوب من مسجد السيدة زينب.

---

(١) المقريزي: الخطط الجزء الأول ص ٢٢١ - ٢٢٢ طبعة الشياح - لبنان - المذكورة سابقا. كذلك انظر خريطة ٣ - ٢.

العواصم المستقلة : القطائع والقاهرة

القطائع

حينما استقل أحمد بن طولون بولاية مصر عن العباسيين اتجه إلى قلعة الكبش شمال شرقي العسكر وتحت السفوح في مكان القلعة الحالية ليبني فيها مقرا لمدينته الجديدة . وكان ذلك بعد نحو قرن من تاريخ بناء العسكر .

وعلى أية حال فإن انتقال مدن الحكم لم يؤثر على الفسطاط ، بل إن عمرانها امتد ليلتحم تدريجيا مع العسكر والقطائع . وربما كان هناك سور يلف بهم وأبراج دفاعية خاصة في موقع القاهرة الفاطمية حيث كان المكان يسمى القلعة أو الطابية للدفاع عن المدينة الكبيرة من جهة الشمال .

ولأن القطائع كانت أول عاصمة مصرية مستقلة عن الخلافة العباسية ، وغالب الضرائب[1] كانت تصرف فيها لتحسين أحوال الدولة الطولونية ، فقد اتسمت القطائع بالثراء الفاحش المتمثل في قصر أحمد بن طولون ، وبالذات قصر ابنه خمارويه وضخامة جامعه الكبير الذي وصل إلينا تقريبا على معماره القديم ، وحفر قناطر (قناة) ابن طولون تجلب الماء من بركة الحبش إلى القطائع حيث إن المدينة كانت تقع على مبعدة واضحة من النيل ومسار الخليج . ولأن القطائع كانت أيضًا على مناسيب أرضية مرتفعة (الكبش ويشكر) فلابد أن نتصور أن مياه بركة الحبش كانت ترفع بوسائل ذلك العصر ـ غالبا سواق ـ إلى تلك القناة .

ولا بد أن الثراء لم يقتصر على القطائع ، بل امتد ليشمل بدرجات مختلفة سكان الفسطاط والعسكر ، وزادت بذلك فنون العمارة وفنون هيدروليكية المياه في صنع النوافير وري البساتين وصناعات الأخشاب وفنون الحفر على الخشب والخزف والمنسوجات وصناعة السلاح للجيش الطولوني الكبير والمشغولات المعدنية وصك العملات المعدنية وصياغة الذهب والأحجار الكريمة التي هي دائما من متطلبات حياة الترف والثروة والازدهار . ومعظم هذه الصناعات كانت في الفسطاط والعسكر . وفي هذه الفترة أنشئ أول «مارستان» (مستشفى) بمصر الإسلامية على نحو ما كان في بغداد ، وبطبيعة الحال تطور الطب والتمريض تطورا حسنا . واختصارا كان الرخاء يعم مصر خلال الحكم الطولوني القصير (٨٦٨ ـ ٩٠٥م) .

وقد استمر الرخاء طوال عصر الإخشيد وكافور الذي زادت فيه البساتين وبخاصة بستان الإخشيد الذي عرف فيما بعد باسم كافور الوصي على أبناء الإخشيد والحاكم الفعلي ، وهو الذي كان يقع شرقي الخليج جنوب ما نعرفه الآن باسم باب الشعرية الحالية[2] والذي ضم بعد ذلك إلى مجموعة القصور كبستان للقصر الغربي الصغير للخلفاء الفاطميين .

---

(١) كانت الضرائب (الخراج) في عهد الدولة الطولونية قد بلغ أكثر من أربعة ملايين دينار سنويا . وبلغ ما أرسله ابن طولون للخليفة العباسي نحو مليوني دينار في أربع سنوات ـ أي بواقع نصف مليون دينار سنويا . الأرقام عن النجوم الزاهرة لابن تغري بردي نقلا عن شحاته عيسى إبراهيم مرجع سبق ذكره ، ص ٤٦ .

(٢) تمثل أفراح زواج «قطر الندى» بنت خمارويه للخليفة العباسي شاهدا على الغنى والبذخ المفرط الذي بلغته مصر فترة الطولونيين . كما يمثل التجاء المتنبي ، شاعر العربية الكبير ، إلى كافور طمعا في عطايا ضخمة دليل على غنى مصر ووفرتها خلال فترة الإخشيديين .

القاهرة الفاطمية والمملوكية

ما سبق أن ذكرناه عن الفسطاط والعسكر والقطائع قد اندثر ولم يبق من شواهد عليه سوى جملة آثار على رأسها الخليج وجامع عمرو وجامع ابن طولون. وحتى هذه الآثار نالت منها يد الزمن بين الدمار وإعادة البناء في عصور لاحقة. أما ما تزهو به القاهرة الآن كعاصمة مصرية إسلامية فإنما يعود أساسا إلى بناة القاهرة من فاطميين وأيوبيين ومماليك.

والكتابات عن القاهرة خلال عصور الفاطميين والأيوبيين والمماليك كثيرة. ولا يسعنا إلا أن نحيل القارئ الراغب في الاستزادة إلى عشرات من هذه الكتابات ألفها عرب وفرس وترك وعدد آخر من الأوربيين في شتى فنون الكتابة في تاريخ حياة المدينة: تجارة واقتصاد وثراء بالغ ومسح الأراضي الزراعية وتحديد أنواع الضرائب والتعسف في جمعها واقتران الضرائب بوفاء فيضان النيل وتاريخ ثورات الفلاحين على أشكال من الضرائب وطريقة جمعها والفتن الطائفية، والتاريخ العسكري المصري في صد الصليبيين والمغول أو تقلب ولاء العسكر من زنج وترك وأكراد ومغاربة وعرب وشركس بين سلطان وآخر يسعى للسلطنة، ومعارك المماليك فيما بينهم لأسباب اجتماعية وأحقاد شخصية إلخ...

بناة القاهرة

جوهر الصقلي

قائد الجيش الفاطمي الذي فتح مصر قادما من الغرب. وربما كان هذا هو الحدث الوحيد في تاريخ مصر أن يأتيها الغزو من الغرب. فكل الغزوات السابقة كانت عبر سيناء من الشرق، والقليل منها عبر البحر المتوسط وبخاصة الرومان[1].

لم يكن اختيار جوهر لمكان العاصمة الجديدة لمصر الفاطمية من فراغ. وربما وجدنا أسبابا عديدة عند تحليل أفضليات الاختيارات لمكان المدينة الجديدة. وبعض الاختيارات هي على النحو الآتي، عارفين من البداية أن أيا منها لم يكن وحده سبب مباشر بل مجموعة من الأسباب مجتمعة شكلت دوافع اختيار انسب المواقع بالنسبة إلى ظروف ذلك العصر في الحركة والاتصال والإستراتيجية والتحكم الإقليمي.

---

(١) الهكسوس والآشوريون والبابليون والفرس والإسكندر وعمرو بن العاص والعثمانيين كلهم جاءوا من الشرق عبر سيناء، بينما جاء الرومان والفاطميون وبعض الصليبيين ونابليون والإنجليز من الغرب. والملاحظة الأساسية أن بعض الغزوات القادمة من الشرق كانت هي الأطول حكما وتركت بصمات أكثر - إيجابية وسلبية معا - على حضارة ومكونات الشعب المصري ومعتقداته ودياناته من تلك الغزوات التي وفدت من الغرب. ونستثني من ذلك الفاطميين الذين أثروا حضارة القاهرة بعناصر ما زالت قائمة، كما أن الحملة الفرنسية فتحت مصر أمام الحضارة الغربية.

١ـ الرغبة في ابتعاد العاصمة الجديدة عن زحمة الفسطاط .

٢ـ أن يبعد العاصمة بمذهبها الشيعي عن غالبية اتباع المذهب السني في الفسطاط .

٣ـ الوادي جنوب الفسطاط ضيق تكتنفه تلال من جبال طرة إلى الجيوشي والمقطم مما يصعب الاتصال بالطريق المنفتح على الشمال، لكن لها ميزة الإشراف على النيل وضمان مصدر مياه مباشر. كما أنه إلى جنوب الفسطاط مباشرة كانت توجد بركة الحبش التي تمتلئ بالمياه على مسطح كبير إذا كان الفيضان عاليا وهو في حد ذاته مانع للحركة البرية من مثل هذا الموقع الجنوبي إلى الشمال فترة من السنة .

٤ـ المنطقة شمالي القطائع كانت سهلا رمليا بين مسار الخليج المصري وتلال نهايات المقطم والجبل الأحمر مما يسهل بناء المدينة دون عناء .

٥ـ وقد كانت هذه المنطقة معمورة بعض الشيء ؛ ففيها دير العظام القديم (محله جامع الأقمر الفاطمي)، وقلعة صغيرة أو حصن يحمي الطريق المؤدي من بلبيس والحوف الشرقي إلى القطائع والفسطاط فضلا عن وجود عدة بساتين عامرة أشهرها بستان كافور الذي سبق ذكره. ولاشك في أن وجود الخليج هنا كان عاملاً حاسمًا في أفضلية المكان باعتباره مصدر دائم للمياه .

٦ـ وأخيرا، لأن سابق انتقال العواصم من الفسطاط شمالا إلى العسكر والقطائع كانت كأنها خطة مرسومة أصبحت تقليدا متبعا في إنشاء عواصم جديدة في اتجاه الشمال، فاتبعها جوهر .

ولا ندري هل دارت كل هذه الأسباب في ذهن جوهر، أم أن بعض هذه الدوافع تحليل محض من تحليلات العلم الحديث لم تطف بمخيلة جوهر، إلا أن المؤكد أن الأسباب ١ و٢ و٥ و٦ كانت دوافع عند جوهر القائد عن أهمية مواقع المدن .

حين شرع جوهر في بناء المدينة (٩٦٩ م). بدأ بسور من اللبن أبعاده نحو ١٢٠٠ متر من الشمال للجنوب، ونحو ١٠٠٠ ـ ١١٠٠ متر من الشرق للغرب. وربما ما دعاه لذلك أن العواصم السابقة لم تكن مسورة، وبالتالي يصعب الدفاع عنها. وهذه هي عقلية القائد العسكري في العصور الوسطى. وسبب آخر هو أن جوهر أراد أن تكون العاصمة قاصرة على الخلفاء الفاطميين وأتباعهم من المعاونين والجنود في عزلة عن السكان ـ أي أن تكون مقرا ملكيا للحكم ـ. وقد يكون دليل ذلك أن القصر الشرقي الذي اختطه جوهر كان يشغل مساحة تساوي عُشر مساحة المدينة. وحينما بني القصر الغربي وأضيف إليه بستان كافور كانت المساحة الكلية للمنطقة الملكية نحو ثُلث المدينة. وكان باقي المدينة يشغله الجامع الأزهر وساحة العيد شمال شرقي القصر بينه وبين مبنى الوزارة (الذي بني بعد عصر جوهر)، وساحة قصر الشوك إلى الجنوب الشرقي بينه وبين الجامع الأزهر .

واختط جوهر أحياء وحارات لسكن أبناء قبائل كتامة والبرقية وزويلة، وكلها تشير إلى مجموعات من شمال إفريقيا قدمت في جيش جوهر ثم مع المعز لتصبح سندا للدولة الجديدة .

خريطة ٣ ـ ٤ بنية القاهرة الفاطمية (عن كليرجيه شكل ٢٨)

وأقيم خُطان للجنود شمال سور القاهرة عرفا باسم الوزيرية والريحانية (بين السيارج الآن). ويبدو أن الفراغ من إنشاء المدينة كان بعد ثلاث سنوات من البدء فيها [(١)].

خطة القاهرة ارتكزت على القصر كمركز عكس الخطط السابقة التي كانت ترتكز على الجامع. ولهذا فإن الجامع الأزهر لم يكن يحتل الصدارة بل كان في مكان أقرب إلى الجنوب الشرقي من المدينة. وقد أنشأ جوهر أبوابا في كل أسوار المدينة، لكن أهمها كان بابي النصر والفتوح في السور الشمالي وبابي القوس وزويلة[(٢)] على السور الجنوبي، لأنهما كانا يمثلان طرفي محور الحركة الرئيسي للمدينة: الشمالي إلى بلبيس والشام والجنوبي إلى القطائع والفسطاط. وكان هذا الطريق المحوري (الشارع الأعظم وهو الآن شارع المعز) يحف بالواجهة الغربية للقصر الشرقي حيث ساحة الجند. وأصبحت الساحة تعرف باسم«بين القصرين» بعد أن أنشأ العزيز، الخليفة الفاطمي الثاني، القصر الغربي الصغير. وعلى هذا يمكن أن نتصور أن الخطة الأولى للقاهرة كانت شبكية معدلة بواسطة كتلة القصرين.

ولكي تكتمل المدينة الملكية أنشأ جوهر مقبرة الزعفران إلى الجنوب الغربي من القصر الشرقي وفيها دفن الخلفاء الفاطميون قبل أن يزيلها الأمير جهاركس الخليلي ويبني محلها وكالته والخان ومجموعة أبنية تجارية باقية للآن باسم خان الخليلي، ونقل رفات الخلفاء إلى مقابر مجهولة في تلال البرقية (الدراسة الشمالية).

لم يعمر المعز طويلا في القاهرة إذ توفي بعد وصوله بأربع سنوات. وفي فترة حكم خلفائه العزيز (٩٧٦ـ ٩٩٥) والحاكم (٩٩٥ ـ ١٠١٩) بلغت القاهرة أوج عزها وثرائها. ومع هذا الثراء بدأ الوهن يدب في الدولة نتيجة المجاعات والصراع بين القيادات المختلفة الأصول من مغاربية وتركية وسودانية وعربية. وبداية الوهن تعود إلى فترة حكم الخليفة الظاهر واستشرت أيام الخليفة المستنصر (١٠٣٦ـ١١٠٢).

وفي أواخر الفترة الزاهرة زار القاهرة الرحالة الفارسي ناصري خسرو الذي أقام بها أكثر من عامين (١٠٤٧ ـ ١٠٤٨) وتشيع للفاطميين ومن ثم يجب أن تقرأ كتاباته على هذا الضوء. وقبل ناصري خسرو كانت رحلات وكتابات عدد من مشاهير الجغرافيين العرب مثل ابن حوقل الذي قيل عنه إنه كان ميالا للمذهب الفاطمي [(٣)]، والمقدسي الذي زار القاهرة زمن العزيز بالله، وابن سليم الأسواني[(٤)] الذي

---

(١) جاء المعز إلى الإسكندرية وركب النيل إلى الجيزة وعبره على جسر عائم أقامه جوهر عام ٩٧٢ م. يؤدي إلى شمال جزيرة الروضة وبذلك تجنب المرور في الفسطاط التي كان أهلها قد استعدوا للترحيب به. وقد دخل المعز القاهرة من باب القوس.

(٢) عند إعادة بناء سور القاهرة بواسطة الوزير بدر الجمالي في أواخر العصر الفاطمي توسعت القاهرة عما كانت عليه وبني باب واحد في الجنوب أطلق عليه باب زويلة وهو مشهور عند العامة باسم بوابة المتولي.

(٣) بدأ ابن حوقل رحلته من بغداد ٩٤٢ وعاد إليها نحو ٩٧٥ بعد أن طوف بالعالم الإسلامي من الهند إلى الأندلس، ولا بد أنه قد زار في تونس مملكة الفاطميين الأولى. ويري بعض المستشرقين أنه كان داعية سياسية إما للفاطميين أو العباسيين. وربما كان ابن حوقل قد انفعل بزياراته للعالم الإسلامي وهاله ألا يكون موحدا سياسيا.

(٤) ربما كانت كتابات ابن سليم الوحيدة التي وصفت جغرافية وشعوب السودان والنوبة ولكنها لم تصل إلينا كاملة، بل أجزاء منها في كتابات مؤلفين لاحقين. والذي يهمنا هنا هو أن جوهر كان يهتم بجمع بيانات عن إقليم السودان لأهميته التجارية لمصر وبخاصة الدور الذي كان يقوم به النوبيون في تجارة الرقيق الجنوبي. فهل فكر جوهر في بسط النفوذ الفاطمي على الجنوب؟ أم شغله هجوم القرامطة على الشام واستنفذ جهده في الإبقاء على الشام كإقليم له أهميته الإستراتيجية والسياسية بالنسبة لمصر والمذهب الفاطمي، بينما كان الجنوب لا يشكل مثل هذه المخاطر على الدولة الفاطمية؟

كان ضمن بعثة سياسية أرسلها جوهر إلى ملك النوبة (٩٧٥) ومن ثم غلب عليه اسم الأسواني، وابن زولاق (توفي ٩٩٧) وله كتاب في الخطط، والمهلبي الذي ألف«المسالك والممالك» ولكن غلب عليه اسم«العزيزية» ربما لأنه أهداه إلى الخليفة العزيز وكتب القضاعي (توفي ١٠٦٢) كتابا باسم المختار في ذكر الخطط والآثار، والبكري (توفي ١٠٩٤) «المسالك والممالك» الذي فرغ منه عام١٠٦٤ م.

الحاكم بامر الله

كثر الكلام عن تدين الحاكم بأمر الله للدرجة التي خلع عليه بعض متشيعيه فيما بعد كثيرا من الصفات الميتافيزيقية، وغير ذلك من أمور لسنا على قدر من العلم بشأنها. كذلك كثر الكلام عن إصداره أوامر غريبة كعدم أكل الملوخية وتحديد حركة النساء وكثرة خروجه ليلا إلى أماكن مجهولة مما دعى البعض إلى اتهامه بخلل عقلي. ولو صح ذلك ما قام بتجديد«دار العلم» (تجاه جامع الأقمر) وإباحتها للناس وتزويدها بالكتب والورق والحبر لتسهيل النسخ لمن يريد. وأغلب الظن أن دعوى الجنون جاءت بتحريض للخلاص منه.

على أي الحالات فالذي يهمنا هنا أن الحاكم كان من بناة القاهرة. ففي عهده توسعت المساكن شمال باب الفتوح إلى خط الحسينية بعد أن أكمل جامع الخطبة الكبير الذي بدأه العزيز وسمي باسم الحاكم، وقيل في ذلك إنه أراد محاكاة الجامع الأزهر أو التفوق عليه لضخامته الممتدة بين بابي النصر والفتوح. وأقام مخازن كثيرة للوقود والحطب شمال السور فظن الناس أنه إنما يستعد لحرق القاهرة. ولم يقتصر على اتجاهه شمالا بل اتجه إلى المقس غربا وأقام مسجدا كبيرا به (أولاد عنان الذي اعتني به الرئيس السادات وأعاد بناءه وأصبحت مئذنته من أطول مآذن القاهرة) وجدد باب البحر في هذه المنطقة، واعتني بدار صناعة السفن التي بدأها أبوه فصارت منافسا لسابقتها في الروضة. وكذلك فتح بابا في سور القاهرة الجنوبي مما أدى بدوره إلى إنشاء خُط اليانسية والهلالية، وكان كل ذلك إيذانا بالعمران شمال وشمال غرب القاهرة وجنوبها، وهي الاتجاهات التي تواصل عليها امتداد القاهرة في العصور اللاحقة منذ الأيوبي إلى العثماني. وفي الفسطاط بنى جامع راشدة وفي الروضة جامع آخر.

وإلى جانب ذلك ربما كان من أهم منجزات الحاكم إقامة سد وأكوام من الأتربة والرمال ومخلفات البناء شرق سور القاهرة عند خُط البرقية وذلك لحماية المدينة من السيول التي كانت تنحدر إليها من تلال الدراسة والجبل الأحمر في بعض السنوات فتغرق أجزاء من المدينة. وهي التلال التي كانت فوقها طواحين الهواء كما جاء في خريطة الحملة الفرنسية. ومحلها الآن بعض مباني الشرطة ومدينة البعوث الأزهرية ودار الإفتاء ومبنى مشيخة الأزهر، بحذاء الجانب الغربي من طريق صلاح سالم. ولا شك في أن هذا السد الذي أقامه الحاكم قد أزاح عن القاهرة غوائل السيول، ولولاه لكانت كثيرا من مباني القاهرة الأثرية قد زالت.

بـدر الجمالي

عندمـا اضطربت الأمـور وزادت الفتن بين طوائف الجند في عـهـد الخليفـة المستنصر ، (وكـانت مقدماتها قد بدأت في عهد الخليفة الظاهر في صورة الترف واللهو والتحاسد والأطماع) اضطر إلى الاستنجاد بأحد قواده لتهدئة الموقف وإعادة الأمن . وكان ذلك هو بدر الجمالي نائب الخليفة في عكا . نجح بدر الجمالي في مهمته بالقضاء على سلطة الترك والسودان والعربان .

وبدأ في فترة وزارة بدر الجمالي (١٠٧٤) ووزارة خلفه وابنه الأفضل شاهنشاه (١٠٩٤) عصر من تنمية القاهرة . ونظرا لأن سور جوهر قد فقد معناه بعد نمو المدينة خارجه ، فقد بنى بدر الجمالي سورا حجريا للقاهرة يضم الأحياء المستجدة وسميت الأجزاء الجديدة «بين السورين»[1] وبطبيعة الحال أعاد بناء أبواب القاهرة على الشكل الذي نعرفه الآن . كما بنى مسجد الجيوشي بالمقطم. ونتيجة لجهوده أطلق اسمه على حي الجمالية الحالي . وكانت الفسطاط قد تعرضت لمجاعة وأوبئة سميت بالشدة العظمي واستمرت نحو سبع سنوات ، فهجرها معظم السكان في اتجاه القاهرة . حاول بدر الجمالي إعادة توطين الناس فشجعهم على إعادة البناء مستخدمين في ذلك أحجار البناء في مدينتي العسكر والقطائع سواء كان ذلك بالبناء في الفسطاط أو القاهرة . وقد ترك الناس أماكن الفسطاط الداخلية وبنوا قريبا من النيل في شرائح صغيرة مستفيدين من الأرض التي يهجرها النهر ، بينما استفادوا من الأماكن الشاغرة داخل مدينة القاهرة وقربها في إعادة العمران بعد أن كادت القاهرة أن تفقد صفتها الملكية .

وبرغم من فوائد التعمير في القاهرة والفسطاط إلا أن ذلك كان نهاية مؤلمة للعسكر والقطائع وظلت بقاياهما في صورة أكوام وتلال من بقايا المساكن . وبذلك صارت هناك مساحة كبيرة من الأرض الفضاء بين القاهرة والفسطاط ـ كأنها شقة حرام بين المدينتين . ولم تنصلح أحوال أرض المدينتين إلا عندما نمى فيهما العمران في العصر المملوكي . وإلى الآن لا تزال شوارع هذه المنطقة ذات انحدارات مختلفة كشوارع مراسينا وقدري والصليبة ، وكلها تتجه من المنشية وقلعة الكبش إلى السيدة زينب .

نهاية الفسطاط وانهيار الدولة الفاطمية

فترة التهدئة في أواخر حكم المستنصر ووزارة بدر الجمالي والأفضل لم تكن سوى فترة انعاش مؤقت لدولة مريضة من الداخل . ففي خلال السبعين سنة الأخيرة (١١٠٢ ـ ١١٧١) توالى على الحكم خلفاء ضعاف : بعضهم صغير العمر والبعض الآخر يقودهم الحسد والطمع والترف ، وكلهم كانت أمورهم بأيدي وزراء متناحرين تحدوهم المصالح الشخصية قبل مصالح الدولة . ومن أكبر الأمثلة تحالف الوزير شاور مع الصليبيين ضد غريمه ضرغام ، والمراوغات المستمرة من جانبه في تحالف ونقض التحالف مرات مع الصليبيين ومع أسد الدين شيركوه وابن أخيه صلاح الدين أدت في النهاية إلى

(١) ما زال هذا الاسم مستخدما بتحريف إلى «بين الصورين» في المنطقة الممتدة من باب الشعرية إلى تقاطع شارعي السكة الجديدة وبورسعيد . وهي منطقة تجارة جملة لبعض الأغذية منذ فترة طويلة ، لكنها تحولت الآن إلى أسواق لسلع كثيرة منها آلات كهربية وحبال وخراطيم إلخ . .

غزو الصليبيين لشرق الدلتا وحصار القاهرة وإحراق شاور للفسطاط حتى لا يستولى عليها الصليبيون ؛ ضحى بها شاور لأنها كانت مدينة غير مسورة أو محصنة يصعب الدفاع عنها ، مقابل أسوار القاهرة الحصينة . وفي النهاية تمكن صلاح الدين من تولي الحكم وإنهاء الخلافة الفاطمية في ١١٧٢ م .

والذي يهمنا هنا هو مصير الفسطاط . فقد تجاذبتها في أواخر العصر الفاطمي من الأضرار ما جعلها تفقد مكانتها كمدينة أولى سكانا ونشاطا اقتصاديا ورعاية من قبل الدولة لأن الناس أخذوا يفضلون إقامة أعمالهم التجارية والحرفية داخل القاهرة التي كانت تفقد تدريجيا صفتها كعاصمة ملكية وتتحول إلى مدينة مصر الأولى . ومع تكرار المجاعات والأوبئة وفقدان الأمان نتيجة الصراعات الداخلية كان المزيد من الناجين يتجه إلى القاهرة فيزيد ذلك من فقر الفسطاط وحين أراد بدر الجمالي إصلاح أحوال الفسطاط بدعوة الناس إلى إعادة التعمير فيها لم يجد استجابة كبيرة . ومع حريق الفسطاط الذي استمر أكثر من خمسين يوما انتهت في الواقع هذه المدينة التي كانت في يوم ما ذات قدر حاكم في الحياة السياسية والاقتصادية والثقافية لمصر . فكأن احتضار المدينة قد استوعب نحو قرن من الزمان بين تفريغ للسكان ثم عودة عمران ثم أخيرا اندثار شبه كامل .

ولقد عاد الاهتمام بالفسطاط مرة أخرى على مهل شديد وتحت اسم مصر عتيقة أو ما نعرفها الآن بمصر القديمة . ولكن ذلك التعمير المتمهل اتخذ شريطا طوليا بحذاء النهر وسيالة الروضة كمناطق خلفية للتعمير السريع الذي حدث في الدولة الأيوبية والمملوكية لجزيرة الروضة ، وكامتداد بطيء للعمران في منطقة السيدة زينب والناصرية وبساتين الخشاب وقاسم وغيرهما كزحف عمراني بعد تراجع مسار النيل إلى الغرب كما سبق ذكره في الفصل الأول .

القاهرة منذ صلاح الدين إلى محمد علي

فقدت القاهرة ازدواجيتها وأصبحت مدينة واحدة بفضل بناء القلعة وبناء سور جديد للقاهرة شمل كل الأحياء من المقس إلى مصر عتيقة ومن النيل آنذاك إلى القلعة وسور القاهرة الفاطمية الشرقي وأوكل هذه المهمة لقائد صارم هو قره قوش، وأصبح اسمه قرينا بالأوامر التعسفية[1]. وفي داخل هذا الإطار المحصن، ومن خلال الأمان أصبح نمو عمران القاهرة مرتبطا بالمبادآت الفردية للأغنياء والفقراء بعد أن كانت مدنا تنشأ بالأمر، سواء في ذلك فسطاط عمرو بن العاص أو قطائع أحمد بن طولون أو قاهرة المعز لدين الله. وبعبارة أخرى تكاملت شروط نمو المدن حسب حاجة الناس وازدياد أعدادهم وقدراتهم المادية وتجارتهم ووكالاتهم وورشهم وحرفهم الأخرى.

ولسنا نشك في أن بعض الحكام قد وجهوا العمران جهة ما . فالناس عادة ما يبنون وراء حكامهم في الأحياء الجديدة . فبناء قلعة صلاح الدين قد ساهم في نمو العمران من جنوب القاهرة في اتجاه القلعة . واهتمام الملك الصالح بالروضة جذب السكان إلى هذه الجزيرة وإلى ضفة النهر المقابلة في فم الخليج

---

(١) لشدة حزم بهاء الدين قره قوش وأخذه الظالم والمظلوم، تعرض لنقد ساخر كتبه المؤلف المصري ابن مماتي (توفي ١٢٠٩م) تحت عنوان «الفاشوش في أحكام قره قوش»

ودير النحاس . وإنشاء جامع بيبرس في الظاهر ساهم في امتداد العمران من الحسينية إلى باب البحر فيما عرف باسم أرض الطّبّالة . وتعمير الناصر محمد بن قلاوون لحي الناصرية جاء نتيجة لاهتمامه بإقامة ملاعب الفروسية غرب الناصرية بحذاء النيل فيما نعرفه الآن بالمبتديان والمنيرة . واهتمام السلطان قلاوون بإنشاء جامع ومدرسة وبيمارستان قلاوون على الشارع الأعظم جعله سنة أو قاعدة أن يبني السلاطين مدارس وجوامع متراصة في الشارع الأعظم من باب الفتوح إلى ما بعد باب زويله مثل جوامع الناصر محمد وبرقوق والغوري والمؤيد شيخ .

وقد بنيت كثيرا من البيوت الواسعة شرقية الطراز داخل القاهرة الفاطمية في أزمان مختلفة ، ولكن بعض أمراء المماليك وكبار التجار بنوا لأنفسهم قصورا حول برك القاهرة وبخاصة بركة الأزبكية وبركة الفيل نتيجة ازدحام المباني داخل المدينة الأصلية . وحكر بعضهم أراض تركها النيل فقسمت للبيع كأرض بناء مثل باب اللوق والمهراني . وفقدت القاهرة ميناء المقس بتراجع النيل وحل محله ميناء بولاق بعد أن التحمت جزيرة بولاق بضفة القاهرة ، وأصبح حي بولاق مكانا متميزا للنشاط التجاري والحرفي والنقل النهري ، لكنه لم يلتحم ببنية عمران القاهرة إلا بعد فترة طويلة .

وقد حدث في الفترة الأيوبية المملوكية أحداثا سياسية ودينية حاسمة في تاريخ وسياسة مصر والشرق الأوسط ، هي :

١ـ إنهاء ممالك الصليبيين في فلسطين والشام بقيادة صلاح الدين والكامل والصالح وبيبرس .

٢ـ إيقاف المد المغولي وتحجيمه ثلاث مرات كبيرة بقيادة السلاطين قطز وبيبرس وقلاوون مما ترتب عليه ركود المغول في الشرق العربي وتحولهم التدريجي للإسلام . ومرة رابعة عند غزو تيمورلنك للشام وتصدى له السلطان برقوق وابنه فرج دون معركة حاسمة لكنها أوقفته دون مصر .

٣ـ تحويل مصر والشام من المذهب الفاطمي الشيعي إلى المذهب السني دون معارضة حقيقية من جانب المصريين . وفي هذا يقول البعض إن المذهب الفاطمي لم يتمكن من المصريين إلا رسميا وظل أكثرهم على مذهب مالك والشافعي دون أن يعارضوا الفاطمية صراحة . وترتب على ذلك انحسار الفاطمية من شمال إفريقيا بعد سقوط مركز خلافتها في القاهرة الذي استمر أكثر قليلا من قرنين من الزمان . ولكن الكثير من الاحتفاليات الفاطمية مازال يمارس حتى الآن في المناسبات الدينية .

٤ـ تحول القاهرة إلى مركز الخلافة الإسلامية بعد سقوط بغداد بأيدي المغول . وظلت القاهرة قاعدة الخلافة الإسلامية قرابة ثلاثة قرون (١٢٥٨ ـ ١٥١٧) منذ السلطان بيبرس إلى أن انتزعها سليم الأول وحولها إلى إسطنبول .

هذه الأحداث الرئيسية مهدت للقاهرة زعامة سياسية وعسكرية وثقافية ودينية في العالم الإسلامي مما جعلها مركزا تجاريا واقتصاديا كبيرا على مستوى العالم ذي الأهمية من الهند إلى أوربا، فأصبحت قبلة الباحثين والعلماء والرحالة زهاء أربعة قرون.

وفي الفترة الأيوبية المملوكية حظيت القاهرة بكتابات عدد من الجغرافيين البارزين من مصريين ومشارقة ومغاربة. وكان عبد اللطيف البغدادى(١١٦٢ ـ ١٢١٩) عاصر القاهرة فترة صلاح الدين وخلفائه العزيز والمنصور والعادل. وكانت القاهرة تمر في فترة تحول عمراني بعد استتباب الأمن، وعايش البغدادي مجاعة كبرى ووباء فتاك (١٢٠٠ ـ ١٢٠٢). و دون ملاحظاته في كتاب مهم باسم «الإفادة والاعتبار في الأمور المشاهدة والحوادث المعاينة بأرض مصر». وبرغم كل تلك الأحداث نجده يقول: «. . وأما أبنيتهم ففيها هندسة بارعة وترتيب في الغاية حتى أنهم قلما يتركون مكانا غفلا خاليا من المصلحة. ودورهم أفيح وغالب سكناهم في الأعالي ويجعلون منافذ منازلهم تلقاء الشمال والرياح الطيبة وقلما تجد منزلا إلا وتجد فيه باذاهنج [شخشيخة على السطوح لها عدة منافذ تفتح وتغلق حسب اتجاه الريح لتمرير الهواء داخل البيت] ... وأسواقهم وشوارعهم واسعة وأبنيتهم شاهقة. ويبنون الحجر النحيت والطوب الأحمر وهو الآجر، وشكل طوبهم على نصف طوب العراق. ويحكمون قنوات المراحيض حتى انه تخرب الدار والقناة قائمة، ويحفرون الكنف إلى المعين فيغبر عليه برهة من الدهر طويلة ولا يفتقر إلى كسح. . . »[1]. بوصفه عالما مدققا نجد البغدادي ينتقد بشدة عملية نهب الآثار المصرية واستلاب أحجارها وأعمدتها لأغراض البناء وهي ملاحظة تبين عمق الفهم للقيمة الحضارية لآثار الماضي وشواهده. وأخيراً يعجب البغدادي بصناعة تفريخ الدجاج باسم الترقيد في مصر، ويسمى الحضانة «المعمل» ويذكر بنائها وطريقة التدفئة وما إلى ذلك من سر الصنعة بتفصيل كثير إلى اليوم الثاني والعشرين حين يفقس البيض.

وفي أواخر العصر الأيوبي وأوائل المملوكي نجد كتابات ابن مماتي (توفي ١٢٠٩) الذي ساعدت وظيفته كرئيس ديوان الجيش والمالية على كتابة «قوانين الدواوين» الذي يبحث فيه نظام الأراضي المصرية ومساحتها وعوائدها الضريبية. ومثل هذا المنحى في الكتابة أمر متكرر عند الكتاب المصريين الذين تسيطر عليهم شئون البلاد أكثر من الرحلة واستجلاء خصائص الأقاليم الأخرى وعادات ناسها، مثل القلقشندي (توفي ١٤١٨) وأبو الفدا وهو من نسب الأيوبيين وأمير لمدينة حماة واسمه إسماعيل ابن علي الأيوبي، وعرف أيضًا باسم الملك المؤيد (١٢٧٣ ـ ١٣٥٧) وعاصر السلطان الناصر محمد وشارك في عدة حملات عسكرية في آسيا الصغري وساهم في فتح طرابلس. وكذلك زار القاهرة في زمن السلطان الناصر أمير الرحلة الإسلامية ابن بطوطة. وابن دقماق الذي عاصر السلطان برقوق (١٣٨٢ ـ ١٣٩٩). وشيخ الجغرافيين المصريين هو تقي الدين أحمد بن على المقريزي (ولد بالقاهرة ١٣٦٤ وتوفي بها ١٤٤٢) صاحب« المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار». وهو موسوعة قاهرية على نمط كتابات الخطط السابقة لكنها أشمل وأطول تاريخا وأدق وصفًا للحياة في العصر المملوكي. وتعتبر خطط علي مبارك استكمالا جيدا لوصف القاهرة بيد مصرية أخرى على الرغم من أربعة قرون فارق زمني بينهما. ولا ننسى أن ابن خلدون (توفي ١٤٠١) كان في القاهرة زمن المقريزي[2].

(١) نقولا زيادة «الجغرافية والرحلات عند العرب» دار الكتاب اللبناني، بيروت (١٩٦٢؟) ص١٨٣.

(٢) زار مصر عدد كبير من الجغرافيين ضمن رحلاتهم الواسعة، وبذلك لم تحظ القاهرة بالكثير من ملاحظاتهم المدونة في كتبهم. ويستثنى من ذلك المسعودي في القرن العاشر وياقوت الحموي في القرن الثاني عشر.

وآخر الجغرافيين الإسلاميين العظام الذين ارتحلوا في مصر والقاهرة هو الحسن بن الوزان المعروف باسم ليون الإفريقي بعد ست سنوات من سقوط مصر في أيدي الدولة العثمانية. كتب الوزان الكثير من المعلومات نجتزئ منها الإشارات الآتية: [(١)]

« سكان القاهرة أناس لطفاء ومرحون وهم لا يبخلون بالكلمات الطيبة لكنهم لا يصنعون الكثير من الأشياء.. ويزاولون التجارة والصناعة غير أنهم لا يخرجون من بلادهم.. » ص٥٩١ .

« وتقع وسط النيل وتجاه المدينة القديمة جزيرة تدعى المقياس.. وهذه الجزيرة غاصة بالسكان وتحوي قرابة ١٥٠٠ أسرة.. » ص ٥٨٨ .

« وفي جنوب الضاحية [مصر القديمة] على النيل، يقوم المكس بالنسبة للبضائع القادمة من الصعيد» ص ٥٨٧ .

« وهنا [منطقة القرافة] قبر السيدة نفيسة.. بلغت شهرته درجة جعلت كل مسلم يأتي القاهرة.. عن طريق البر أو البحر، يقصد هذا الضريح للتشرف به ويقدم له النذور والهدايا.. حتى إن الصدقات تصعد سنويا إلى مائة الف أشرفي[(٢)]، وتوزع بين الفقراء من نسل الرسول.. وعلى إثر دخول الترك.. قام الإنكشارية بنهب المزار ووجدوا فيه خمسمائة ألف أشرفي عدا المصابيح والسلاسل الفضية والسجاد، وقد أعاد [السلطان] سليم القسم الأعظم من هذا الكنز للضريح.. » ص٥٨٧ .

ويتكلم عن أسعار الأقوات بالارتباط بفيضان النيل فيما إذا كان عاليا (١٥ ذراعًا) أو منخفضا (أقل من ١٢ ذراعًا) في خلال فترة ارتفاع المياه تكون المحاصيل شحيحة ويحق للبائع تحديد سعر الخبز في حدود مرعية وإلا وقع تحت طائلة العقاب، «وبعد مضي ثمانين يوما من بداية الفيضان] أي عندما يثبت حجم الفيضان] يحدد المحتسب سعر الأقوات ولا سيما سعر الخبز. ويقع هذا التسعير مرة واحدة في العام (ص٥٩٠). وإذا بلغ مقياس النيل ١٨ ذراعا فإن الأماكن المسكونة ستتعرض للغرق ويقوم أشخاص بتحذير الناس«أيها الناس اتقوا الله من جبل إلى جبل» أي الفيضان يعم كل الوادي من الهضبة الشرقية إلى الهضبة الغربية.

«.. [القاهرة] مجهزة بما يلزم من الصناع والباعة الذين يقيمون على وجه الخصوص في شارع يذهب من باب النصر حتى باب زويله. وهنا يقيم أكبر جزء من نبلاء القاهرة. ويوجد في هذا الشارع بضع مدارس مدهشة بأبعادها وبجمال بنائها ورونقها، كما توجد بضع جوامع فسيحة وجميلة... »ص ٥٧٩ .

ويذكر الوزان، وغيره من قبل، أن سكان القاهرة من هواة الأكل المطبوخ من المطاعم (مثل نظام المطاعم الحالية ونظام«تيك أواى»). ففي شارع بين القصرين ٦٠ دكانا للحم المطبوخ ومحال عديدة لماء الزهور والحلوى بالسكر أو العسل معروضة بشكل أنيق، ومحال للفواكه المستوردة والزلابية والبيض المقلي والجبن المقلي. وعند جامع الغوري فنادق [وكالات] الأقمشة وكل فندق يضم عددا

(١) ليون الإفريقي، « وصف إفريقيا» ترجمه للعربية عن الفرنسية عبد الرحمن حميده، منشورات جامعة الإمام محمد، الرياض، ١٩٧٩ صفحات متعددة مشار إليها عند كل مقتطف.

(٢) الأشرفي هو الدينار ويساوي ٣,٤٧٥ جرام ذهب.

كبيرا من المحلات للأقمشة المستوردة : بعضها لتلك من بعلبك والموصل وبعضها لأقمشة إيطاليا كالساتان الموشى والمخامل والتفتا والبروكار لم ير هو مثلها في إيطاليا ذاتها، ثم وكالات الأصواف الأوربية مثل جوخ البندقية ومايورقه ووسط إيطاليا .

وفندق خان الخليلي حيث يقيم التجار العجم [يقصد الأجانب؟] يشبه قصر أمير كبير مرتفع متين البنيان وفي الطابق الأرضي توجد الغرف التي يستقبل فيها التجار زبائنهم لممارسة تجارة السلع ذات القيمة العالية مثل التوابل والأحجار الكريمة والأقمشة الهندية . وعلى الناحية الأخرى من الشارع الأعظم أحياء باعة العطور مثل المسك والجاوي والورق الصقيل والحجارة الكريمة . وهناك حي تباع فيه منقولات مستعملة لكنها قطع رائعة مثل أقمشة وملابس من أشغال الإبرة واللآلي والبسط والسجاد إلخ . . وكلها تباع بأسعار تبلغ آلاف الدينارات . والصاغة معظمهم يهود أرباحهم عالية . وأكثر أنواع اللحوم رواجا الجاموس مع الخضر، والجيزة هي سوق ماشية برقة .

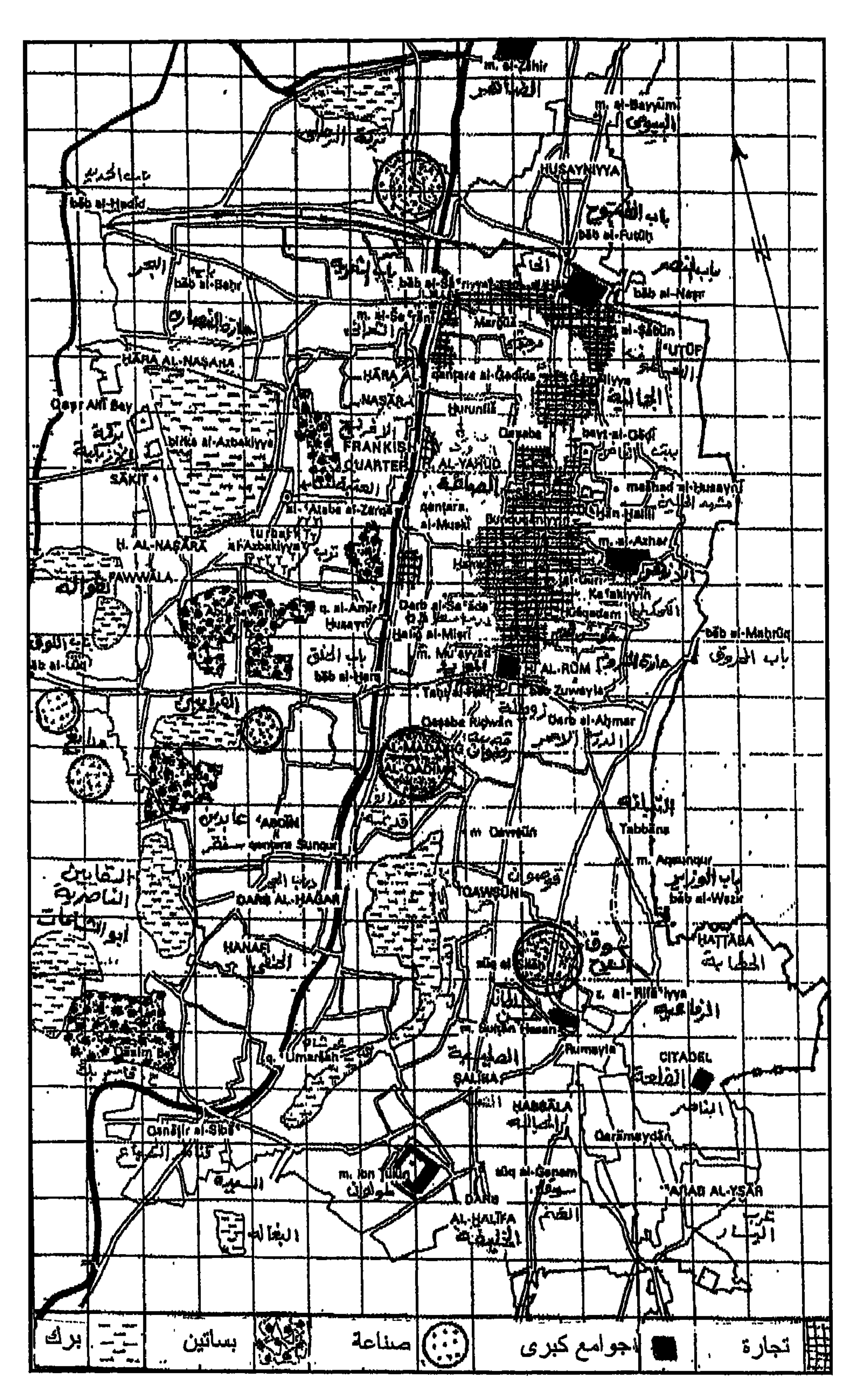
وحول السكان كتب الوزان أن بالقاهرة ٣٠٥٠٠ أسرة نحو ٦٥٪ منهم يسكنون المنطقة الشرقية من القلعة إلى الدرب الأحمر والجمالية . فإذا كان متوسط عدد الأسرة ٦ أفراد وأكثر فمعنى ذلك أن سكان القاهرة كانوا ما بين ١٨٠ إلى ٢٠٠ ألفا أو أكثر، علما أن ذلك كان بعد كارثة سقوط المماليك وترحيل عدد كبير من الصناع والحرفيين المهرة إلى إسطنبول .

وقد أطلنا قليلا في وصف حال القاهرة نقلا عن الوزان، فما بالنا بالقاهرة عندما كانت العاصمة المزدهرة لدولة المماليك حينما كانت أحسن حالا وثراء قبل ذلك التاريخ ؟

عدد الأسر في القاهرة حسب الحسن بن الوزان

القاهرة المسورة	٨٠٠٠ أسرة
باب زويلة حتى جامع السلطان حسن	١٢٠٠٠ أسرة
حي طولون (عدد كبير من الصناع والتجار من البربر) ؟	
باب اللوق إلى الأزبكية (مواخير وملاعب إلخ)	٣٠٠٠ أسرة
بولاق (صناع مطاحن تجار : حبوب وزيوت وسكر + ألف سفينة في الميناء)	٤٠٠٠ أسرة
خط القرافة	٢٠٠٠ أسرة
مصر عتيقة (جنوبها ميناء أثر النبى ويسكنها صناع مختلفين) ؟	
جزيرة المقياس	١٥٠٠ أسرة
المجموع	٣٠٥٠٠ أسرة

+ ما تبقى من أسر في أحياء لم يذكر عددها .



خريطة ٣ ـ ٥ التوزيع المكاني لوظائف القاهرة الرئيسية في القرن ١٨

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

ومما لا شك فيه أن الفترة العثمانية الطويلة من ١٥١٧ إلى ١٧٩٧ قد جمدت النمو في القاهرة وأبقت القاهرة على ما كانت عليه من امتداد بعد أن أصبحت ولاية عثمانية . وصحيح أن السلطان سليم انتقص من القاهرة مركز الخلافة ومهرة الصناع ، إلا أنه لا يجب أن نبالغ في أثر ذلك على أنه مسبب الركود المصري . فالتبعية السياسية لا تعني بالضرورة انتقال النشاط الاقتصادي دفعة واحدة بل تدريجيا . وحتي هذا لم يحدث سوى في بداية الحكم العثماني لمصر ، وظلت مصر مركزا تجاريا مهما بحكم علاقتها المكانية التي بنيت على مئات السنين . هذا فضلا عن أن الدولة العثمانية ظلت لفترة طويلة دولة حرب فلم تنشئ علاقات ترث مصر بالنسبة لأوربا ومن ثم كان احتياجها المستمر لضريبة مصر السنوية إليها ـ الأمر الذي لا يفيد معه إرباك الاقتصاد المصري . لهذا نجد أن الدولة العثمانية كانت تحكم مصر بطريق غير مباشر بواسطة بكوات المماليك المصرية .

لكن أكبر عامل في الركود المصري كان استيلاء البرتغاليين والأوربيين على تجارة الهند بعد أن كانت شبه حكر على التجارة المصرية . وحيث إن الصراع البحري المصري البرتغالي كان قد بدأ في حكم السلطان الغوري بمعارك غير حاسمة ، فإن ذلك كان إيذانا ببداية عهد جديد تسيطر فيه أوربا على المحيط الهندي . فلا الأسطول المصري أو المصري العثماني فيما بعد ، كان بقادر وحده على الوقوف أمام المد التجاري العسكري الأوربي . ومع ذلك لا يجب تصور أن تجارة الشرق قد توقفت في مصر تماما ، بل ظل لها جانب من هذه التجارة وبخاصة البن والبخور والتوابل تحتكرها لأسواق الشرق العثماني وأوربا المطلة على البحر المتوسط كاستمرار للتجارة مع البندقية وجنوا ومرسيليا فترة من الزمن . هذا فضلا عن تصدير المنسوجات المصرية المتميزة مثل الدميطي في المحلة ودمياط ورشيد ومنفلوط وأسيوط والقمح والأرز .

ومن هنا كان الركود في مصر والقاهرة على درجات :

١ـ تناقص تجارة المحيط الهندي .

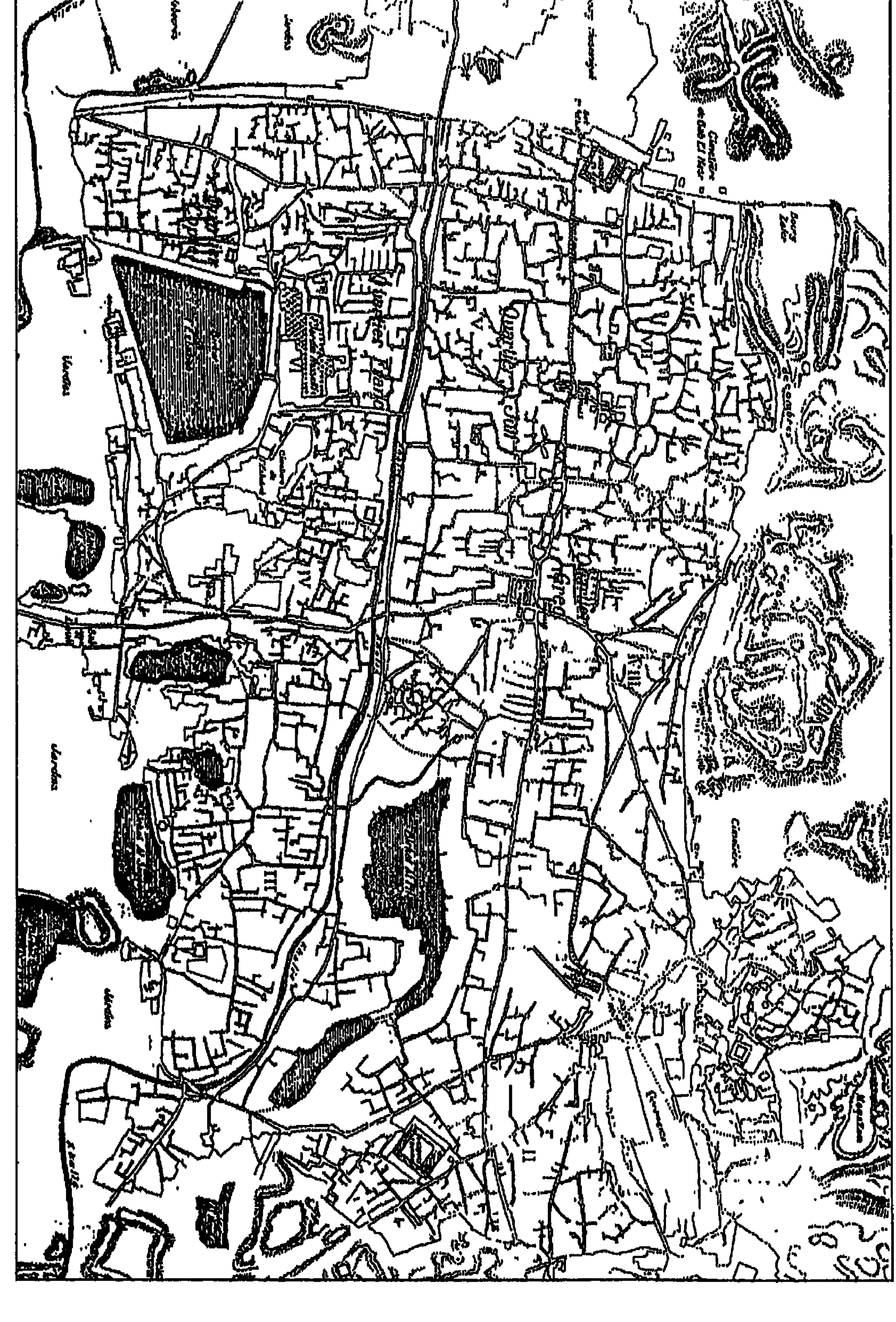
٢ـ الاحتلال العثماني وفقدان المبادآت المصرية .

٣ـ تنازع المماليك على السلطة الداخلية فيما بينهم ، فقد كان النظام المملوكي يتجه إلى نهايته .

والخلاصة أنه في مجال بناء القاهرة كانت جهود الأيوبيون منصرفة إلى إنشاء القلاع والحصون والأسوار فقد كانت دولة حرب ضد الصليبيين . ومع ذلك فقد انشغل الأيوبيون أيضًا بتثبيت المذهب السني ومن ثم كان الاتجاه إلى إنشاء الجوامع والمدارس لتدريس مذاهب السنة الأربعة . وبرغم أن المماليك كانوا دولة حرب في جانب كبير من عصرهم ضد المغول وبقايا الصليبيين ، إلا أننا نجدهم يتنافسون في شتى أنواع العمارة الدينية في صورة المساجد الرائعة من جامع الظاهر بيبرس إلى قمة الفن المعماري وضخامته متمثلا في جامع ومدرسة السلطان حسن بن الناصر قلاوون ، وإلى جامع قايتباي الذي يقول عنه الثقاة أنه أقصي ما وصل إليه المعمار الإسلامي التجريدي من فنون[١] .

---

(١) Rice, D. T., "Islamic Art", Thames & Hudson, Reprint 1989, p. 146 . Also Williams, C., "Islamic Monuments in Cairo" American University in Cairo Press, 4th. Edition Cairo 1993, P. 246 .



خريطة ٣-٦ القاهرة كما ظهرت في الخريطة المشهورة للحملة الفرنسية (١٨٠٠)

وقد أرسى المماليك دعائم القوة الاقتصادية المصرية التي استمرت حتى بعد التبعية العثمانية. ودلائل ذلك تتمثل في الأسواق والخانات والوكالات التجارية التي كانت تغص بها القاهرة في العصرين المملوكي والعثماني. وقد بلغت الصناعات الدقيقة مبلغا كبيرا في العصر المملوكي بالذات من صناعات الخزف والزجاج والمشغولات النحاسية والجلود ومنسوجات الحرير الفائقة الجودة. هذا فضلا عن الصناعات التي تستهلك منتجاتها في المدينة الكبيرة من صناعات الأغذية والمعادن والمنسوجات القطنية والكتانية إلخ.

وتميزت الأسواق بتحديد سلعي وتوزيع مكاني. فسوق باب الفتوح مختص باللحوم وأنواع الخضراوات، والمرجوشي (أمير الجيوش) يختص بالترزية ورفا الملابس، وبرجوان بالأطعمة الجاهزة والأفران، وسوق الشمع عند جامع الأقمر ويليه سوق الدجاج، وسوق السلاح قرب القلعة ومجموعة أسواق تدل عليها أسماؤها مثل السروجية والمهاميز والجوخيين والحلاويين والشوائيين والمغربلين إلخ..

وقد ظلت شوارع القاهرة على خطة شوارع المدن القديمة، أي دروب وحارات ذات منعطفات والتواءات وأزقة وعطفات مسدودة مغلقة عند رأسها بالبوابات للحماية والأمان (راجع خريطة ١٢ في الفصل الأول). وكانت أولى محاولات إيجاد طرق مستقيمة في عهد محمد علي حينما أنشأ السكة الجديدة والموسكي كطريق مباشر بين العتبة الزرقاء (الخضراء فيما بعد) وبين الجامع الأزهر والمشهد الحسيني، ثم طريق مباشر من الأزبكية إلى بولاق وثالث إلى قصر محمد علي في شبرا. ويخترق طريقا بولاق وشبرا مناطق فضاء وحقول زراعية مما كان يسهل عملية شق الطرق دون عناء كبير. وكانت هناك محاولة أخرى لفتح طريق مباشر بين العتبة والقلعة ولكنه اكتمل في عصر إسماعيل. والسبب في هذا التأخير راجع إلى عدة أسباب على رأسها قيمة التعويضات التي تدفع لأصحاب البيوت التي تزال، فضلا عن أن وسائل الحركة ظلت على ما هي عليه من الإنسان والدواب مما لم يقتض إنشاء الشوارع المباشرة الواسعة. والخلاصة أن القاهرة نمت تلقائيا في أحيان كثيرة وظلت المنطقة الشرقية من الحسينية إلى القلعة أكثرها ازدحاما ثم تقل كثافة المباني غرب مسار الخليج من المقس إلى السيدة زينب.

مجتمع القاهرة

انقسم مجتمع القاهرة إلى عدة مجموعات بعضها من أصول إثنية مختلفة وغالبها من أصول مصرية قاهرية وريفية. ولم يكن الترتيب الطبقي بين سكان القاهرة جامدا أو منغلقا على نفسه، بل هو مفتوح للاختلاط والتغير على نحو ما يسمى الآن «الحراك الاجتماعي» - أي التحرك من أدنى إلى أعلى أو العكس أو التحرك الأفقي من فئة لأخرى.

والمجموعات والفئات القاهرية كانت هى: المماليك - العلماء - التجار - الحرفيين - العاملين.

المماليك والجيش:

على الرغم من أن معظم المماليك ينتمون إلى شعوب تركية أو شركسية وما إلى ذلك من المجموعات خارج مصر، إلا أن ذلك لم يمنع وجود مماليك من السمر نتيجة التزاوج بالرقيق الزنجي، أو مماليك من أصل مصري ترقوا في الفنون العسكرية. كما أن تكوين المماليك كقوة عسكرية للسلاطين والأمراء لم يكن قاصرا عليهم، وإنما كان بمقدرة الأغنياء من التجار أن يكونوا لأنفسهم مماليك كقوة تحميهم من المخاطر. ويثار جدل حول أصول المماليك بوصفهم أرقاء وبعضهم من أصل مسيحي أرمني وسلافي وبلقاني. لكنهم بفضل تربيتهم الدينية والعسكرية كثيرا ما كانوا يعتقون ويظهرون مهارات مدهشة في تكوين الدولة وتنظيمها وحماية العالم الإسلامي من غزوات الصليبيين والمغول وإرساء قواعد الازدهار التجاري ببناء الأساطيل العسكرية والتجارية التي تجوب البحر المتوسط والأحمر والمحيط الهندي. ومن حيث المفهوم العام لمعنى مملوك، سواء في هذا مملوك لسلاطين وأمراء أو تجار أغنياء، تجد منهم من يصبحون من العلماء مثل ياقوت الحموي والحسن بن الوزان، وبعضهم قواد عظام مثل جوهر وبيبرس وقلاوون والغوري أو منظمين متميزين مثل بدر الجمالي وقره قوش. ولكن تنشئتهم العسكرية جعلت غالبيتهم أداة حرب مقومها الفلسفي هو القوة لتحقيق الهدف. لهذا كانوا كثيري التنافس والحرب فيما بينهم من أجل الوصول إلى منصب أو وظيفة ذات قدر مالي اجتماعي، أو الوصول إلى السلطنة ذاتها. وفي فترة الحكم العثماني كان التناحر بينهم كبيراً على منصب شيخ البلد أو بما يعني كبير المماليك الذي كانت سطوته أعلى من سطوة «الباشا» ممثل السلطان العثماني في مصر وسلطاته تكاد ألا تتجاوز أسوار القلعة إلا قليلا. وقد كانت تلك أواخر زمن قوة المماليك السياسية والعسكرية التي قضي عليها محمد علي بالكثير من الدهاء والسياسية والقسوة. ونحن نرى الآن في «مذبحة القلعة» شيئًا منافيًا للأعراف، لكن هكذا درج المماليك على مثل هذا الشيء من القسوة في تصفية بعضهم البعض، ومن ثم فقد كانت المذبحة جزءاً من خلقيات المماليك لفترة طويلة، فقد عاشوا بالسيف وماتوا به أيضًا. وحكمنا الحالي على المذبحة ينطلق من منظور فلسفي غير منظورهم وفلسفتهم.

وقد كان المماليك أساسا قوة الفرسان التي تمثل في الحروب البرية الحالية المدرعات التي تشق الطريق إلى بقية أفراد الجيش. ولهذا فقد كانت الجيوش في العصور الوسطى من الفاطميين إلى المماليك والعثمانيين تتكون من المشاه والطوبجية (المدفعية). وغالبا ما كان الجيش يتكون من عدة مجموعات إثنية من البربر والسودانيين وغيرهم من الأكراد والترك والبدو إلخ.. وقد حدثت منافسات شديدة في وقت السلم بين هذه المجموعات أدت إلى اقتتالهم فيما بينهم وخاصة في العصر الفاطمي وأوائل فترة حكم صلاح الدين. وآخر هذه التشكيلة من الجنود كانت في أوائل حكم محمد علي بين الأرناؤط والترك والمماليك انتهت بإقصائهم والقضاء عليهم جميعا وتكوين جيش ثابت قوامه الأساسي من المصريين.

وهذا الجيش المكون من أبناء مصر هو الذي صنع أمجاد مصر في الصحراء العربية والمورة والشام والأناضول. ولخطورته كانت واحدة من أهم نصوص اتفاق محمد علي والدولة العثمانية (بتأييد بريطانيا للعثمانيين بصفة خاصة) على تخفيض عدد الجيش المصري إلى حد كبير.

العلماء:

ظل للعلماء شأن كبير في حياة مصر منذ قدوم الإمام الشافعي وعدد من آل البيت النبوي الشريف. وحيث إن العلم في ذلك الأوان كان مرتبطا بالدعوة الإسلامية وتعليم أصول الدين والمعاملات والقضاء، فقد كان العلماء مرتبطين دائما بالجوامع الكبرى: عمرو والأزهر.

وقد لعب العلماء أدوارا مهمة في حياة القاهرة السياسية، سواء في ذلك علماء الشيعة في العصر الفاطمي، أو علماء مذاهب السنة الأربعة بعد ذلك. فمما لا شك فيه أن مراسيم إعلان السلاطين كانت تصدر عن مجمع علماء الأزهر. وكانت لهم يد طولى في تأييد أو إنزال الولاة العثمانيين، وآخرها كان موقفهم من هؤلاء الباشوات فترة الصراع بين محمد علي وبين الوالي وانتهت بنزول السلطان العثماني على إرادة العلماء بتعيين محمد علي واليا على مصر.

ولكن أهم ما نعرفه كان موقف العلماء من الحملة الفرنسية التي لم تجد بدا من الاعتراف بهم كقوة سياسية دينية فأدخلت بعضهم في المجلس الأعلى للحكم في مصر.

ومن الأسماء التي ترددت كثيرا في أواخر ق ١٨ وأوائل عصر محمد علي في هذا المضمار الشيوخ المهدي والشرقاوي والعطار والسادات و«نقيب الأشراف» السيد عمر مكرم الذي وقف مناهضا لسلطات محمد علي فنفاه إلى دمياط.

وليس العلماء هم رجال الدين فقط، بل كان هناك من العلماء آخرون متفقهين في علوم الدين والدنيا مثل ابن خلدون الذي عين قاضي القضاة فترة وجوده في مصر إلى أن توفي بها، والجبرتي صاحب الرأي السياسي ابن الشيخ حسن أحد علماء الأزهر.

ولعل قوة العلماء لا ترجع فقط إلى قدرهم العلمي في الأزهر الشريف، بل أيضًا إلى حصولهم على ما كان يعرف باسم «مسموح المشايخ» أي إعفاء أراضيهم وممتلكاتهم من الضرائب، وهو ما كان يعطيهم قوة مالية استفاد بعضهم منها في الحصول على المزيد من العقارات أو الاشتراك في أعمال تجارية. وبرغم أن هذا «المسموح» للعلماء والمماليك وبعض فئات أخرى كان جزءا من نظام عام معمول به، إلا أنه زاد من حمل الضرائب على الفلاحين وزاد من تفتيت الولاءات في المجتمع المصري بصفة عامة.

التجّار:

ربما كان كبار تجار القاهرة من أغنى أغنياء المدينة. وهناك بعض أرقام اجتهدت في تحصيلها الأستاذة عفاف لطفي السيد ـ مارسو [1] عن ثروات بعضهم. فعند وفاة قاسم الشرايبي عام ١٧٣٥ ترك ثروة قدرت بنحو ٦,١٢ مليون باره وأسطول من السفن التجارية وعدد كبير من المحلات والدكاكين والبيوت. وترك محمود محرم بعد نصف قرن ثروة قدرت بنحو ٧,١٥ مليون باره. هذه الثروات الضخمة ناتج احتكار تجارة البن أو التوابل بالإضافة إلى نصيبهم من عملهم كملتزمين لأراض زراعية واسعة، وقد ترك محمود الشرايبي التزاما يدر سنويا مليون باره [2]. والأمر الواقع أن بعض المماليك والعلماء كان لهم نشاط تجاري احتكاري لبعض السلع، وخاصة السلع المنتجة في مصر كالأرز أو منتجات الصعيد كالقمح وغيره.

وحسب ما جاء في كتاب «وصف مصر» كانت بالقاهرة في آخر القرن ١٨ مؤسسات تجارية تصنف إلى عشر خانات (جمع خان)، وهي كما جاء سابقا أبنية متسعة مليئة بمحلات تجارية غالبها متخصص في سلع معينة، وكلها مركزة في القاهرة الفاطمية. وكان هناك ٢١٧ وكالة تجارية ٦٠٪ منها في القاهرة الفاطمية و١٣ ٪ في بولاق. وبعض هذه الوكالات متخصصة في سلع محددة كالصابون والزيت والمنسوجات والجلود والسلاح، والغالب أنه كان لبعض هذه الوكالات معامل وورش خاصة بها. وكذلك كان هناك ٧١ سوقا موزعة بتعادلية على أنحاء معمور القاهرة آنذاك. وهذه الأرقام تعطينا صورة عن النشاط التجاري داخل المدينة وكم كان عدد التجار صغيرهم وكبيرهم. ولكنه لا يعطينا صورة عن كبار التجار الذين يتعاملون في التجارة الخارجية أو تجارة الترانزيت. وبعض هؤلاء كانوا يمتلكون أساطيل تجارية بحرية ونهرية ـ أي أنه كان هناك نوع من التكاملية بين التجارة والنقل والتوزيع معا مما ترتب عليه الثراء المدهش لهؤلاء الكبار.

---

(1) Afaf al-Sayyid - Marsot,"Egypt in the Reign of Mohammad Ali", Cambridge University Press,Cambridge, 1984, reprint 1990, p.10. The figures are derived from A. Raymond "Artisans et commercants au Caire au XVIII siecle" Damascus 1973-74.

(٢) الباره = قرش، هي عملة فضية صغيرة تراوح سعر صرفها إلى الدولار الأمريكي ٦,١٢ باره عام ١٨٢٠ وارتفعت قيمة الدولار عام ١٨٣٠ إلى ما بين ١٦ ـ ١٧ باره، وفي ١٨٤٠ إلى ٢٠ باره. (ص Xمن المصدر السابق).

لكن الصورة اختلفت منذ عصر محمد علي وأصبحت الدولة هي المنظم الأساسي للتجارة الخارجية. لكن بقي للتجار وأصحاب الدكاكين أهميتهم في السوق الداخلي، وبخاصة في أسواق القاهرة الغذائية واحتياجاتها من الصناعات الحرفية. وربما عدنا إلى تفصيل ذلك في الفصول التالية.

الاقتصاد والسياسة :

وربما كان هنا موضع مناقشة اتجاهات التجارة المصرية سواء المعاد تصديرها كتجارة ترانزيت أو المنتجة محليا. فقد كان الاتجاه غالبا إلى أوربا خلال حكم المماليك، ثم حدث بعض التغير في اتجاه بعض التجارة إلى أقطار الدولة العثمانية. ومع ذلك ظل الاتجاه الأكبر هو إلى أوربا نتيجة استيراد المماليك للأسلحة الحديثة والسلع الصناعية الأوربية. وفي البداية كان الميزان التجاري لصالح مصر، ولكنه أخذ في التغير لصالح أوربا بعد حدوث عدة نكسات على رأسها دخول شركات فرنسية اتفاقيات استيراد البن مباشرة مع اليمن بدلا من الوسيط المصري. ويضاف إلى ذلك نجاح زراعة البن في بعض مستعمرات فرنسا في البحر الكاريبي. والنكسة الأخرى هي عزوف أوربي جزئي عن استيراد المنسوجات المصرية بحجة رداءة السلعة، ولكن يجب أن نضيف لذلك انتشار صناعة النسيج الآلية الحديثة في أوربا ورخص أسعار المنتج منها بالقياس إلى الصناعة المصرية.

وقد أدت هذه النكسات إلى تقليل أرباح ترانزيت البن وتدهور عام في الدخل مع زيادة الميزان التجاري لصالح أوربا إلى ضائقة مالية حاول المماليك والتجار تعديلها بالاشتطاط والمغالاة في فرض الضرائب التي ثقلت على الفلاحين والحرفيين مما أدى إلى مردود معكوس أدى إلى مزيد من قلة الإنتاج الزراعي والصناعي والحرفي. وهكذا دخلت مصر دائرة مغلقة من التراجع حتى جاءت الحملة الفرنسية التي أدت بدورها إلى تدهور كبير نتيجة ثورات القاهرة ضد الفرنسيين والدمار الذي أحدثه الفرنسيون لقمع تلك الثورات.

لكن أحد أهم نتائج الحملة الفرنسية أنها أظهرت مدي تخلف النظام المملوكي السياسي وعدم قدرته على استيعاب التحديث وبذلك وضعت اللبنة الأخيرة في نهاية هذا النظام.

ولا شك أن محمد علي جاء بنظام جديد يتقبل الحداثة والتحديث في الحكم والإدارة والشئون المالية والاقتصاد الزراعي والصناعي والعلاقات الدولية، وإن أبقى على حكم الفرد. ونحن لا نعتقد أن محمد علي جاء بكل هذه التنظيمات من مصادر خارجية وطبقها مرة واحدة، بل كان هناك تطويع لمبادئ الإدارة وتطبيقات تدريجية لها على قدر الظروف الانتقالية في المجتمع المصري مع النظر إلى أشكال التنظيم الأوربي والكثير من الاستشارات والتجريب. وقد وقع محمد علي أسير التاريخ، فحاول بسرعة إعادة تطبيق إستراتيجية التاريخ السياسي المصري في الهيمنة على الشرق الأوسط من الشام إلى الحجاز بإضافة عمق في السودان لم يكن موجودا من قبل في تاريخ مصر الإسلامي. لهذا فقد كان محرك تنظيماته الجديدة في كافة الشئون الداخلية متمحورا حول الجيش القوي الذي أنشأه، ومحاولته الاستفادة من تناقضات المنافسة الفرنسية الإنجليزية على الشرق باستقطاب فرنسا. لكن

عصر بناء الإمبراطوريات الشرقية كان قد ولى. لهذا توقف مشروع محمد علي السياسي عند مواجهة القوي الأوربية عامة والإنجليزية خاصة. ولما هبط محرك التطور العسكري المصري هبط معه الكثير من النشاط الصناعي وبقيت الزراعة ذات التركيب المحصولي المُحدث (مشروعات الري الدائم والمحاصيل الصيفية وعلى رأسها القطن) عماد التركيب الاقتصادي لنحو قرن من الزمان (١٨٤٠ـ ١٩٣٠).

وقد حاول إسماعيل تقليد جده ولكن في الاتجاه الجنوبي؛ بناء إمبراطورية إفريقية في الوقت الذي اشتد فيه تسارع الدول الأوربية على تقسيم إفريقيا. وكان محركه في ذلك تحسن مصادر الثروة المصرية بصادرات القطن ورسوم عبور قناة السويس، فدخل في مشروعات توسع في القرن الإفريقي (مصوع، زيلع، هرر، بربره) وفي منابع النيل الاستوائية (أوغندا الحالية) لكنها كانت عبئا ماليا وقصيرة العمر ونتائجها محسومة لصالح أوربا.

وآخر المحاولات المصرية أسيرة التاريخ كانت في عهد عبد الناصر الذي حاول استعادة روح القومية العربية في مواجهة إسرائيل والغرب معتمدا على أيديولوجية ثورية نجحت في المساعدة على تصفية النفوذ البريطاني لكنها أحدثت صدعا عربيا بين الملكيين والجمهوريين فلم تصادف سوى نجاح عربي محدود.

الحرفيون والنقابات الحرفية:

في أواخر القرن ١٨ كان في القاهرة ٧٦ ورشة حرفية وصناعية نحو ٣٦٪ منها في المنطقة الممتدة غرب الخليج من باب الخلق إلى باب اللوق، ونحو ٣٠٪ منها فيما بين الغورية والسلطان حسن. وبعبارة أخرى إن الورش كانت خارج القاهرة الفاطمية بصورة عامة في اتجاه الجنوب والغرب.

وكان أصحاب الورش وعمالهم يكونون«نقابات» خاصة بصناعة سلعة معينة كالمزينين والحمامية والإسكافية. والنقيب هو المسئول أمام الجهات الرسمية. وترتيب الصنعة متدرج من نظام الصبي إلى المعلم أو الأسطى بحيث كان في هذا ضمان للمهارة واستمرار جودة المنتج [١]. وبقاياه مازال حتى الآن ممارس في بعض الحرف وبخاصة الورش الفردية لإصلاح السلع المعدنية والسيارات، وإن كان مقدرا أن خريجو المدارس الفنية سوف يحلون محل هذا النظام التقليدي تدريجيا.

والذي يهمنا في موضوع البنية الاجتماعية أن الكثير من أصحاب الورش والتجار كانوا يسكنون مع عمالهم في حارة أو حي واحد بحيث إن الروابط المكانية كانت تجمعهم بغض النظر عن الوضع المالي.

---

(١) كل من أراد المعلمة أو الأسطاوية عليه الحصول على شهادة معلمية على جودة صنعته ثم يختبره شيخ الطائفة ويعلنه معلما في صنعته في احتفال يحضره شيوخ طوائف أخرى. وعند المزينين والعاملين في الحمامات العامة والإسكافية تقليد يسمى شد الحزام يعقده ثلاث مرات على الأقل ويقوم بفك العقد المعلم وشيخ الطائفة وأسطوات أخر. وقد زاد القانون في أواخر ق ١٩ شرط موافقة مجلس الصحة على فتح دكان مزين جديد بعد اختباره بواسطة المجلس وشيخ الطائفة، ذلك أن المزين في ذلك الوقت كان يقوم ببعض أعمال صحية وعلاجية محدودة وعملية ختان الصبيان. (عن علي مبارك).

صحيح أن بيوت أصحاب العمل كانت أكبر وأفخم لكن الشعور بالتساند كان سمة غالبة في حياة القاهرة. وما زال بعض المعلمين يسكنون جوار ورشهم لكن العمال يأتون من أحياء مختلفة، ولكن غالب الأسطاوات والمعلمين الكبار أصبحوا الآن «رجال أعمال» يقيمون في الأحياء المترفة وصلتهم بالعمال محدودة وغير مباشرة (مجلس الإدارة وصور شتى من الإعلام) فلم يعد هناك تفاعل جماعي كما كان في الماضي القريب.

الصحة والتعليم

لعلنا نختتم هذه الفترة من حياة مدينة القاهرة بالتأكيد على اهتمام الولاة والحكام ببناء المارستانات والكتاتيب والأسبلة والحمامات وغير ذلك من احتياجات المدن الكبرى.

المارستانات : من السرد التاريخي نجد أن هذه المستشفيات قد بنيت غالبا في عصور مصر المستقلة. فلم نعرف للآن أن ولاة مصر في عهد الخلفاء الراشدين والأمويين والعباسيين قد بنوا مثل هذه المؤسسات الصحية العامة.

وأول من بنى مارستانا في مصر كان أحمد بن طولون نحو سنة ٨٧٤ م. أي بعد ست سنوات من توليه حكم مصر. وكان موقعه في مدينة القطائع، ويقول المقريزي إنه صرف على بنائه ٦٠ ألف دينار وعمل له حمامين للرجال والنساء. والغالب أن ابن طولون في ذلك قد حاكى مارستان بغداد. وتلاه كافور الإخشيد بمارستان في الفسطاط نحو سنة ٩٥٧ م. ولم ينقض وقت طويل حتى أنشأ الفاطميون في مدة حكم العزيز بالله (الربع الأخير من القرن العاشر) مارستان القاهرة جنوب القصر الصغير

وبنى صلاح الدين مارستانا في القاهرة للمرضى والضعفاء ويقول المقريزي إنه استخدم له اطباء وطبائعيين وجراحين ومشرفين وعمال وخدم وخصص له ٢٠٠ دينار شهريا، كما أمر بفتح المارستان القديم وخصص له طبيبا وعاملا ومشرفا وعشرين دينار شهريا - بمعنى أنه أصبح بالقاهرة مستشفيان (لأول مرة؟)

وأشهر مارستانات القاهرة المارستان المنصوري المعروف حتى الآن باسم مستشفى قلاوون نسبة إلى السلطان المنصور قلاوون (١٢٧٩ - ١٢٩٠) وكان جزءا من القصر الصغير فأقام فيه مدرسته وجامعه ومارستانه. رتب المنصور العقاقير والأطباء وسائر ما يحتاجه المرضى وجعل فيه فراشين من الرجال والنساء وكانت به قاعات متخصصة واحدة للرمد وأخرى للجراحة وثالثة لأمراض الجهاز الهضمي وقسم خاص لإقامة النساء ومطبخ الأطعمة ومخزن الأدوية والأشربة العلاجية (أجزاخانة)، ومكتبة طبية ومعمل كيميائي وجوقة موسيقى ومنشدين ومن يقصون السير التاريخية البطولية وغير ذلك كجزء من العلاج والترفيه، فَالتقدم في المفاهيم العلاجية في ذلك الوقت المبكر[1]!

---

(١) يرى جومار - أحد أبرز علماء الحملة الفرنسية في كتاب «وصف مصر» الجزء العاشر، الترجمة العربية لزهير ومنى الشايب، دار الشايب القاهرة ١٩٩٢ - أن العناية الطبية في مصر سابقة على تلك في أوربا بمراحل. ويعتقد جومار أن الملك لويس التاسع قد شهد طرفا من الطب المصري أثناء أسره في المنصورة مما أوحى له بعد عودته لفرنسا بضرورة إنشاء مثل هذه المؤسسات الصحية.

وتلاه مارستان أنشأه المؤيد شيخ (١٤١٣ ـ١٤٢١) قريب من القلعة، وأنشأ عبد الرحمن كتخدا إسبتاليا للنساء في جهة تحت الربع بباب الخلق في القرن ١٨ م.

وكذلك أقام المماليك دورا لرعاية المكفوفين وأخرى للأيتام. وكل هذه المؤسسات تحتاج إلى ميزانية كبيرة كانت تدبر بإنشاء وقفيات أميرية وأهلية للإنفاق عليها. ويذكر العالم «جومار[1]» من علماء الحملة الفرنسية أن إعانات المستشفيات ودور المكفوفين والأيتام وطلبة الأزهر قد بلغت ١٥٤ ألف أردب شعير (ربما يقصد حبوب طحين الخبز) وكمية أخرى من الأرز والعسل من الميري عام ١٧٩٨، فضلا عن مرتبات للدراويش والمعوقين والأرامل يذكرها بالفرنك آنذاك. ولضخامة المبالغ فقد كان هناك عشرة «أفندية» يقومون بحساب المعاشات والنفقات المذكورة باعتبارها مصروفات عامة.

وفي عهد محمد علي دخل ميدان الصحة تدريس الطب الحديث بإنشاء مدرسة الطب تنقلت في أماكن مختلفة قبل أن تستقر في القصر العيني، وتلاه بطبيعة الحال منشآت صحية أخرى ظلت تنمو وتتخصص في العهود التالية. ويكتب علي مبارك أن بالقاهرة في ١٨٨٢ خمس مستشفيات على رأسها القصر العيني المجهز بـ ١١٥٠ سريرا، ومستشفى الأمراض العقلية في العباسية ومستشفى أوربي في العباسية وآخر في حي الإسماعيلية، والخامس مستشفى اليهود في حارة اليهود.

وكانت الأجزاخانات (الصيدليات) مرتبطة بالمارستان أو المستشفى، وما زال ببعض المستشفيات أجزخانة خاصة يسميها علي مبارك الأجزاخانة الميري مثل القصر العيني. ولكن منذ فترة محمد علي انتشر نمط الأجزاخانة الخاصة وأصبح عددها في ١٨٨٣ أربعة وأربعون أجزاخانة، ١٩ منها في وسط البلد (كلوت بك والعتبة والموسكي) والباقي موزعة على الأحياء الأخرى من المدينة.

الحمامات العامة

الحمامات جزء مهم من الصحة العامة، وضرورة في البلاد الحارة. ويذكر المقريزي أن بالقاهرة ٤٥ حماما منها ١٢ في العصر الفاطمي وستة حمامات في العصر الأيوبي و٢٢ في عصر المماليك. وقد أحصى جومار مائة حمام عام بالقاهرة وإن كان قد عد ٩١ منهم فقط، موزعة على أحياء القاهرة المختلفة، نقصت إلى ٥٥ حماما في أواخر ق ١٩ وذلك نظرا لوصول مياه المواسير لبعض الأحياء وبالتالي وجود الحمامات الخاصة داخل البيوت كنمط جديد سهل التداول. وهذا لا ينفي وجود الحمامات الخاصة داخل البيوت الكبيرة في كل العصور.

وهناك حمامات متخصصة للرجال أو النساء، لكن هناك أيضًا حمامات يتبادل فيها الجنسين أيام أو ساعات العمل. وغالب الحمامات تستخدم البخار وبها مغطس مياه ساخنة. وتضم بعض الحمامات الفاخرة متخصصون في التدليك وتليين المفاصل، وهو ما يستدعي فترة طويلة يرتاح فيها الزبائن بعد أنواع «المساج» المتعددة في غرف مؤثثة مع تقديم القهوة كشراب منشط. ومثل هذا قريب الشبه بالمؤسسات الصحية الدارجة حاليا باسم «نوادي الصحة». وبطبيعة الحال فإن مثل هذه الحمامات

---

(١) جومار المصدر السابق ص ٢٠٥.

يؤمها الأغنياء فقط وتستغرق طقوسها بضع ساعات تماما كما هو الحال الآن. ولكن غالبية الحمامات الأخرى لا تقدم إلا المغطس وتدليك سريع يقوم به«المكيساتى» بقفاز(كيس) خشن لإزالة العرق وتفتيح المسام.

الأسبلة والكتاتيب

في القاهرة ذات متوسط الحرارة العالي معظم السنة يحتاج الأمر إلى إقامة أسبلة (جمع سبيل) لتقديم الماء مجانا للسابلة العطشى. والغالب أنها «سبيل ماء لله» ، ومن ثم انتشرت إقامتها بين القادرين من الناس والأمراء. وواجهة السبيل غالبا يتفنن فيها صانع المشغولات المعدنية وتعلم البناء ووراءها في داخل البناء حوض كبير يختزن فيه الماء، وفي آخر القرن ١٨ كان بالقاهرة نحو ٢٤٥ سبيلاً ٦٤ منها ذات بناء فاخر. ونقص العدد إلى ٢٠٠ سبيل في كتابات علي مبارك، أيضًا نتيجة تمديدات المياه الجديدة في الأنابيب.

وفي أغلب الأحيان يوجد كتاب فوق السبيل لتحفيظ القرآن وتعليم القراءة والكتابة ومبادئ الحساب. ويعجب كتاب «وصف مصر» الفرنسيين بطريقة التعليم الجماعي في الكتاتيب واستخدام اللوح والطباشير مقابل منهج التعليم الفردي المتبع في فرنسا وكثرة استخدام الورق. كما أن أجر معلم الكتاب كان على قدر الأسر وليس ثابتا مما كان يسمح بديموقراطية التعليم بدون تمييز لأبناء أسر غنية أو فقيرة. وكان في القاهرة آنذاك ٣٤ كتابا فضلا عن مدارس أولية للمسيحيين لا تبتعد كثيرا عن منهج التدريس السائد. ولكننا الآن قد بعدنا عن التعليم الجماعي وربما كان هذا سببا في الضعف اللغوي الملحوظ. وليس هذا بدعوة إلى نظام الكتاتيب، لكنه آن الأوان أن نقف برهة لتكييف نظام التعليم مع المستحدثات الجديدة وبخاصة الكمبيوتر مع المحافظة على سلامة اللغة لأنها الوسيلة الوحيدة للتعلم والتفاهم والتقاضي والأدب وكل شيء يقع في الحياة بماضيها وحاضرها.

القاهرة منذ إسماعيل

اختلفت القاهرة أيام الخديو إسماعيل كثيرا عما سبق من أنماط. صحيح أن مقدمات الاختلاف ترجع إلى عصر محمد علي وإبراهيم ببناء قصور شبرا والقبة والقصر العالي (قصر الدوبارة) وأيام عباس حلمي الأول (العباسية) وسعيد (شبرا)، ولكن الدفعة الكبرى كانت في عصر إسماعيل. وكانت هناك أسباب كثيرة نذكر من أهمها ما يلي [1]:

١ـ انتقال إسماعيل من القلعة إلى قصر عابدين. وهو تغير مرتبط بأفكار إسماعيل التحديثية للانتقال من نمط الدولة الشرقية إلى نمط الدولة الغربية، أي خروج الحكم من الحصن المغلق إلى الملأ المفتوح المتفاعل مع المدينة.

---

(١) انظر في الفصل الأول خرائط ٤ و ٩ و ٢٢ و ١٣ لتوضيح شكل ومخططات القاهرة منذ عصر إسماعيل.

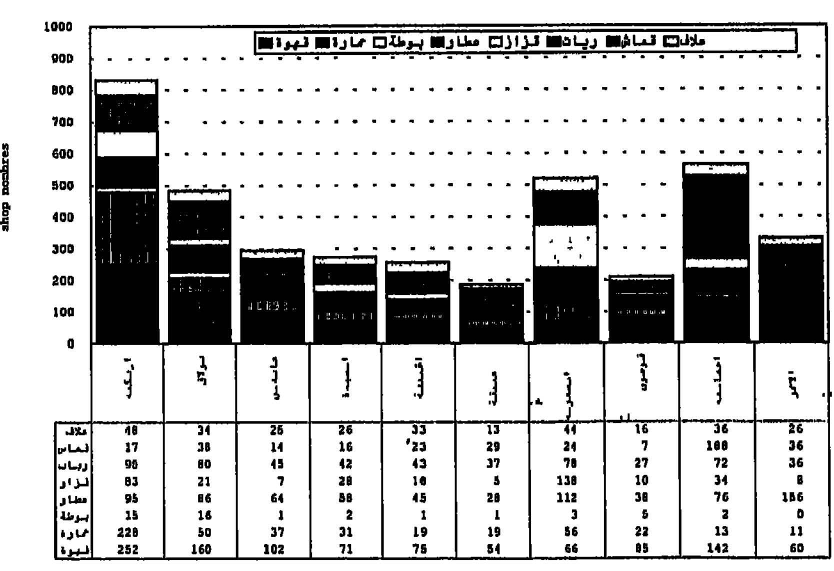
٢ـ مع انتقال الحكم إلى عابدين حدثت طفرة عمرانية في القسم الغربي من المدينة بدلا من التزاحم الكثيف في القسم الشرقي، كما أسلفنا في الفصل الأول من هذا الكتاب.

٣ـ زاد إسماعيل النمو الغربي للقاهرة بتخطيط وبناء حي جديد متكامل سمي الإسماعيلية، وهو وسط البلد الآن. وتلاه توفيق بحي التوفيقية إلى الشمال من الإسماعيلية. وحيث إن الإسماعيلية قد بنيت على الطراز الغربي، فقد أصبح لدينا في القاهرة طرازان من العمران والمعمار: الشرقي القديم والغربي الحديث. واستمرت هذه الازدواجية فترة طويلة، لكن المعمار الحديث كانت له الغلبة في نهاية المطاف، وذلك لمقتضيات الحياة العصرية.

٤ـ مما لا شك فيه أن تحسن الأحوال المالية المصرية وبخاصة سوق القطن المصري في العالم الخارجي بعد اندلاع الحرب الأهلية الأمريكية وتدهور صادراتها القطنية فترة لا بأس بها، قد أعطى إحساسا ملموسا بالرخاء العام في مصر. ويضاف إلى ذلك تدرج عائدات مصر من مرور السفن في قناة السويس.

وهذه كلها أسباب أدت إلى طفرة كبيرة في تعمير غرب القاهرة من الإسماعيلية والتوفيقية شمالا إلى حي الدواوين حول لاظ أوغلي وقصور المنيرة جنوبا في نظام شبكي واضح المعالم ونمط حياتي أخذ في الاختلاف عن النمط التقليدي كما نراه من الشكل التالي.

شكل (٣) محلات ودكاكين القاهرة ١٨٨٣ بالقسم



حلاق	48	34	25	26	33	13	44	16	36	26
نحاس	17	38	14	16	'23	29	24	7	188	36
رباب	98	80	45	42	43	37	78	27	72	36
قزاز	83	21	7	28	10	5	138	10	34	8
عطار	95	86	64	88	45	28	112	38	76	186
بوظة	15	16	1	2	1	1	3	5	2	0
خمارة	228	50	37	31	19	19	56	22	13	11
قهوة	252	160	102	71	75	54	66	85	142	60

الأرقام عن علي مبارك "الخطط التوفيقية" جزء ١ ، ص ٢٢٨ ، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٨٠

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

يتضح من الشكل (٣) أن محلات القاهرة ودكاكينها قد اتخذت طابعا مكانيا مزدوجا ما زال مستمرا حتى اليوم. ففي القاهرة الفاطمية تتركز محلات الأقمشة والمنسوجات في الجمالية والدرب الأحمر والقليل في بولاق ـ ميناء القاهرة القديم. وتزداد أعداد محلات العطارة في الدرب الأحمر وباب الشعرية والجمالية. وبالرغم من انتشار نمط المقاهي في كل الأقسام كضرورة ترويحية لالتقاء الرجال في الأمسيات، مع بعض إجراء أعمال وعقود عمل، إلا أننا نلاحظ زيادة أعداد المقاهي في الأحياء الغربية من القاهرة، وبخاصة في الأزبكية كنمط غربي لشرب القهوة وإجراء الأعمال، بينما المقهى في الأحياء الأخرى هو مشرب لكل المشروبات من القهوة إلى التمر هندي والكركديه وما أشبه ذلك مع وجود الشيشة لتدخين التنباك بأنواعه العجمي والحمي إلخ. وتزيد الفروق بين شرق وغرب القاهرة بالتركيز الشديد للحانات (الخمارات) في الأزبكية وندرتها في الأحياء القاهرية الأصيلة. والمزيد من قراءة الشكل سوف يعطي الكثير.

ومنذ ذلك التاريخ والقاهرة تزداد سكانا لتركيز مغال فيه للمنشآت الخدمية والصناعية والتجارية فيها من ناحية، ونتيجة تحولها مرة أخرى إلى مركز ثقافي وسياسي عربي وبخاصة منذ تحول مصر إلى النظام الجمهوري الرئاسي. وهو ما سبق تفصيله في الفصلين الأول والثاني.

بنية القاهرة الحالية

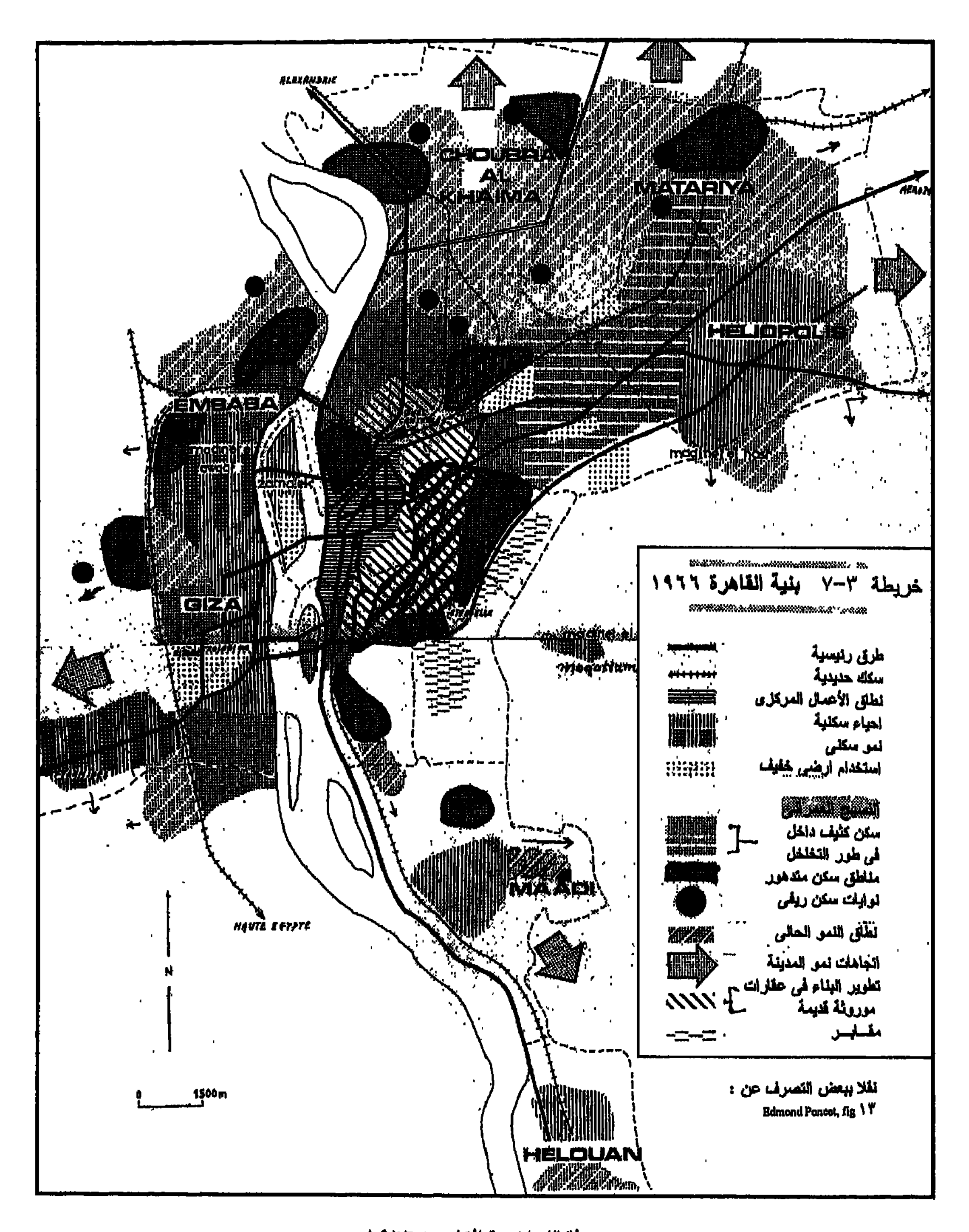
وتوضح الخريطة ٣ـ٧ بنية القاهرة عام ١٩٦٦ حيث نمو القاهرة قد انطلق من معطيات ما بعد عصر إسماعيل ليشكل جوهر القاهرة الحالية (١). والقراءة المتأنية للخريطة تشير إلى واقع ملموس بعد نحو ٣٠ سنة من رسمها، يمكن تلخيصها كالآتي:

١ـ اتجاهات نمو القاهرة ثابتة في كل الاتجاهات التي أشار إليها «بونسيه». بل زاد تسارعها بإنشاء مجموعة الطرق والأوتوسترادات حول القاهرة: الدائري والطرق المحورية: الإسماعيلية والسويس والعين السخنة وحلوان و٦ أكتوبر، وكلها مجالات تغري بتحول الأرض من البيئة الصحراوية والزراعية إلى تعمير عقاري سكني. وزاد الأمر أن وزارة التعمير منذ الثمانينيات اعتمدت بناء مدن جديدة قريبة من القاهرة مما جعلها في الحقيقة امتداداً للقاهرة على طول محاور الطرق. وفضلا عن ذلك تراخى الإدارة عن مقاومة ضغوط العمران العشوائي والطفيلي إلى أن استفحلت مشكلاتها بطريقة أفقدت الطرق المحورية والدائرية وظيفتها التي بنيت من أجلها كخطوط حركة لا تعوقها أشكال العمران القاهري الكثيف.

٢ـ مناطق السكن المتدهور التي أشارت إليها الخريطة هي بعينها نوايات مناطق العشوائيات الحالية في شبرا الخيمة والساحل والمطرية وعين شمس والشرابية وشرق القاهرة ومصر القديمة

---

(١) الخريطة نقلا بتصرف عن مقال E. Poncet, "Notes sur l'Evolution Recent de l'Agglomeration du Caire", Annales de Geographie. Armand Colin, Paris, LXXXIX.



خريطة ٣ـ٧ بنية القاهـرة ١٩٦٦

ودار السلام وإمبابة وبولاق الدكرور. وكلها نمت إلى العشوائيات الحالية حول القاهرة كما أسلفنا في الفصل الثاني.

٣ـ ما زال السكن الكثيف في شمال القاهرة المركزية من بولاق وشبرا إلى العباسية وحدائق القبة في مرحلة التخلخل. بل إن منطقة بولاق وروض الفرج قد تخلخلت بصورة جذرية وحلت العمائر والمنشآت التجارية والمالية والفندقية محلها على طول واجهتها النيلية وعلى محور شارع الجلاء.

٤ـ وأخيرا فإن عمران القاهرة المركزية في قسمها الشرقي من السيدة زينب والخليفة في الجنوب إلى الجمالية والفجالة وشبرا في الشمال قد بدأت فيه أعمال إعادة البناء محل البيوت القديمة والآيلة للسقوط، وهي التي يشير إليها «بونسيه» برمز «تطوير البناء في عقارات موروثة قديمة».

أعداء القاهـرة

خلاصة هذا الفصل أن نمو القاهرة لم يكن يسير مطردا في كل العصور، بل كانت هناك فترات تراجع أو توقف عن النمو لأسباب كثيرة، بعضها الآتي:

١ـ الأوضاع السياسية بين كونها عاصمة لدولة مستقلة أو إقليم تابع. وأكثر النماذج وضوحا في النمو والازدهار كان في عصور الدولة الفاطمية ودولة المماليك ومحمد علي وإسماعيل. الدولة الأيوبية كانت فترة مجيدة لكنها كانت دولة حرب امتصت الكثير من عوامل النمو المالية، بينما استقرت دولة الفاطميين والمماليك في الحكم قرونا طويلة مكنت من مواجهة الأزمات بتحسينات وإصلاحات. أما زمن إسماعيل فقد كان القفزة العمرانية لازدهار سابق في عهد جده محمد علي، تم من خلالها إنشاء القاهرة الجديدة مقابل القاهرة التقليدية. ونمو القاهرة بعد إسماعيل وحتى الآن هو استمرارية بقوة القصور الذاتي واندفاع الهجرة الريفية إليها دون مواجهة حقيقية لأسبابها الديموجرافية والاقتصادية والإدارية.

٢ـ فقدان الأمن الداخلي كان سببا في إعاقة نمو القاهرة. ونموذج ذلك الاضطرابات المميتة بين طوائف العسكر من ترك وسودان التي أدت إلى اضمحلال دولة الفاطميين، أو تناحر المماليك في أواخر العصر العثماني وأخيرا صراع العسكر المصريين والترك في ثورة عرابي والتغيير الطبقي الذي أحدثته «ثورة ١٩٥٢» العسكرية.

٣ـ وفي الجوانب الاقتصادية والصحية كثرة المجاعات وتوطن الأوبئة كانت من بين أسباب مهمة في كبح النمو السكني والسكاني للقاهرة خلال عصور طويلة. وقد تمت سيطرة شبه كاملة على أسباب المجاعة والأمراض. ولكن الجوانب الاقتصادية تتأثر كثيرا بإنفاقات الدولة على مشروعات عسكرية واقتصادية أكبر من الطاقات المصرية منذ عصر محمد علي مما يؤدي إلى مزيد من الهجرة الداخلية إلى القاهرة فيزيد نموها الكمي سكانا ومساحة ويزيد من تكتل السكان المحرومين في أحياء طفيلية عشوائية.

ثبت تاريخي

السنة الهجرية	السنة الميلادية	ملاحظـــــــــات	
١	٦٢٢	هجرة الرسول إلى المدينة	
٢١	٦٤١	فتح مصر - جامع عمرو ٢٢هـ +	
٢٥	٦٤٥	الفسطاط ٢٢ هـ	
٣٠	٦٥٠		
٣٥	٦٥٥	ولاية عمرو الثانية ٣٨ - ٤٢ هـ	
٦٥	٦٨٥	عبد العزيز بن مروان ٦٨٥ - ٧٠٥	
٩٥	٧١٤	مقياس النيل الأول ٩٨ - ٧١٧	
١٢٥	٧٤٤	٧٤٢ - انشاء العسكر ١٢٢ هـ	
٢٤٥	٨٥٩	٨٦١ - مقياس النيل الثاني ٢٤٧هـ	
٢٥٤	٨٦٨	نهاية عصر الولاة	
٢٥٤	٨٦٨	أحمد بن طولون	
٢٦٠	٨٧٣	القطائع والقصور ٢٥٦ هـ - ٨٧٠	
٢٦٥	٨٧٨	ن ٢٦٣ - ٢٦٥ هـ ٨٧٦	
٢٧٠	٨٨٣	خمارويه بن طولون	
٢٧٥	٨٨٨		
٢٨٠	٨٩٣		
٢٨٥	٨٩٨	جيش بن خمارويه ٨٩٥	
٢٩٠	٩٠٢	هارون ٨٩٦	
٢٩٢	٩٠٤	شيبان ونهاية الطولونيين	
٢٩٥	٩٠٧	ولاه عباسيون	
٣٠٠	٩١٢	ثلاثة عشر واليا ٢٩٥ - ٣٢٣هـ	
٣١٠	٩٢٢		
٣٢٠	٩٣٢		
٣٢٣	٩٣٤	محمد الأخشيد	
٣٣٥	٩٤٦	الوجور بن الأخشيد	
٣٤٩	٩٦٠	علي بن الأخشيد	ن ٣٤٦ هـ
٣٥٦	٩٦٦	أبو المسك كافور	بستان كافور
٣٥٨	٩٦٨	أحمد بن علي	نهاية الأخشيد
٣٥٨	٩٦٩	جوهر وبداية الفاطميين	
٣٦٠	٩٧٠	المعز لدين الله	القاهرة ٩٦٩
٣٦٥	٩٧٥	العزيز بالله	الأزهر ٩٧٠
٣٧٠	٩٨٠		
٣٧٥	٩٨٥		
٣٨٠	٩٩٠		
٣٨٦	٩٩٦	الحاكم بأمر الله	ج. الحاكم ٤٠٣
٣٩٠	٩٩٩		ج. راشدة ٣٩٣
٤٠٠	١٠٠٩		
٤١٠	١٠١٩		
٤١١	١٠٢٠	الظاهر	
٤٢٠	١٠٢٩		
٤٢٧	١٠٣٦	المستنصر	
٤٣٠	١٠٣٨		
٤٤٠	١٠٤٨		
٤٥٠	١٠٥٨		
٤٦٠	١٠٦٧	سور بدر الجمالي ٤٧٨ + ج. الجيوشي	
٤٨٠	١٠٨٧	باب زويلة ٤٨٠	
٤٨٧	١٠٩٤	المستعلي	
٤٩٥	١١٠١	الآمر	ج. الأقمر ٥١٩
٥٥٥	١١٦٠	الحافظ إلى العاضد ونهاية الفاطميين	

السنة الهجرية	السنة الميلادية	ملاحظـــــــات		
٥٦٥	١١٦٩	صلاح الدين		الأيوبيون
٥٧٥	١١٧٩	ن ٥٧٣هـ ١١٧٧		
٥٨٥	١١٨٩			
٥٨٩	١١٩٣	العزيز بالله		
٥٩٥	١١٩٨	المنصور		
٥٩٦	١١٩٩	العادل		
٦١٥	١٢١٨	الكامل		
٦٢٥	١٢٢٧	أحياء ج. الإمام الشافعي ٦١٧هـ		
٦٣٥	١٢٣٧	العادل ٢		
٦٣٧	١٢٣٩	الصالح		قلعة الروضة
٦٤٦	١٢٤٨	توران شاه - معركة المنصورة		
٦٤٨	١٢٥٠	نهاية الأيوبيون		
٦٤٨	١٢٥٠	أيبك / شجرة الدر بداية المماليك		
٦٥٧	١٢٥٨	معركة عين جالوت - قطز		
٦٥٨	١٢٥٩	بيبرس الأول		
٦٦٦	١٢٦٧			
٦٧٦	١٢٧٧	سلاميش - بركة خان		
٦٧٩	١٢٨٠	المنصور قلاوون	إنشاء بيمارستان قلاوون ٦٨٤	
٦٨٩	١٢٩٠	الأشرف ابن قلاوون		
٦٩٣	١٢٩٣	الناصر محمد بن قلاوون	سلطنة قلاوون-١	
٦٩٦	١٢٩٦	لاجين	أحياء جامع ابن طولون ٦٩٦	
٦٩٨	١٢٩٨	الناصر محمد بن قلاوون	قلاوون (٢)	ترميم الأزهر
٧٠٨	١٣٠٨	بيبرس الجاشنكير		
٧٠٩	١٣٠٩	السلطنة الثالثة - الناصر محمد بن قلاوون	وحفر الخليج الناصرى ٧١٣	
٧٤١	١٣٤١	أبو بكر/ كجك / أحمد/ إسماعيل إلخ		
٧٤٨	١٣٤٧	الناصر حسن -١		
٧٥٢	١٣٥١	صالح بن ناصر		
٧٥٥	١٣٥٤	الناصر حسن -٢	جامع السلطان حسن ٧٥٧هـ ١٣٥٦	
٧٦٢	١٣٦١	أحفاد الناصر محمد		
٧٨٧	١٣٨٢	برقوق - بداية المماليك الشراكسة		
٧٩٥	١٣٩٢			
٨٠٢	١٣٩٩	فرج بن برقوق (١)	وبناء خانقاه برقوق ٨٠٢	
٨٠٨	١٤٠٥	عبد العزيز بن برقوق		
٨٠٩	١٤٠٥	٢- فرج بن برقوق		
٨١٥	١٤١٢	المؤيد شيخ		بيمارستان ٨١٨
٨٢٥	١٤٢٢	الأشرف برسباى		
٨٣٥	١٤٣١			
٨٤٢	١٤٣٨	الظاهر جقمق		
٨٥٧	١٤٥٣	عثمان جقمق - اينال		
٨٦٥	١٤٦١	أحمد اينال - خوشقدم الخ		
٨٧٣	١٤٦٨	الأشرف قايتباي	جامع وخانقه قايتباي ٨٧٩	
٩٠٢	١٤٩٦	محمد / قانصوه / جانبو لاد إلخ		
٩٠٧	١٥٠١	قانصوه الغوري .. جامع ومدرسة ووكالة الغوري		
٩١٧	١٥١١			
٩٢٣	١٥١٧	طومانباي - نهاية المماليك وبداية الحكم العثماني		
٩٨٠	١٥٧٢	سنان باشا		
١١٩١	١٧٧٦	وفاة عبد الرحمن كتخدا		
١١٨٢	١٧٦٩	علي بك يستقل حتى ١٧٧٢		
١٢١٣	١٧٩٨	الفرنسيون حتى ١٨٠١		
١٢٢٠	١٨٠٥	محمد علي حتى ١٨٤٨		
١٢٧٩	١٨٦٢	إسماعيل حتى ١٨٧٩		
١٣٧١	١٩٥٢	نهاية الملكية وبدء الجمهورية		

الفصل الرابع

القاهرة والناس

سكان أي مدينة هم الذين يطبعون المدينة بميزات وخصائص معينة مثل أن تكون عاصمة إقليمية أو قومية أو تكون مدينة ذات طابع حربي أو ميناء عسكري. ولكنها في كل الحالات تجمع الوظيفة التجارية جنبا إلى جنب مع وظيفتها الأولى. وفي الفصول السابقة عالجنا مجموعة هياكل القاهرة في المكان والزمان، وآن لنا أن نكسي الهيكل بالنسيج الحي وهو الإنسان ساكن المدينة.

وموضوع الإنسان متشعب يتناوله أعدادا ومجتمعا واقتصادا وسياسة. وسوف نتناول الموضوع السكاني بشكل أساسي، مع إشارات لصفة أو أخرى حسب السياق والمقتضى.

ويشمل موضوع السكان عدة نواحي على رأسها العدد الكلي والتوزيع المكاني لأعداد السكان داخل المدينة وحركتهم من حي لآخر لإنشاء سكن جديد، ويشمل أيضًا خصائص السكان الديموجرافية كتقسيم الجنس والفئات العمرية ودرجة النمو ودرجة التزاحم وكثافتهم وغير ذلك كثير وعلى رأسه نسب الأمية.

عدد السكان وتطوره

من السهل الحصول على عدد سكان القاهرة في قرن من الزمان أو أكثر سواء كان العدد تقديري أو إحصائي. والنوع الأول نحصل عليه من كتابات الكتاب والرحالة القدامى، بينما أرقام النوع الثاني مصادرها التقارير الرسمية السنوية والتعدادات العشر سنوية التي تصدرها أجهزة حكومية مسئولة. وأول تعداد رسمي في مصر كان عام ١٨٨٢ وتوالت التعدادات بعد ذلك في ١٨٩٧ ثم كل عشر سنوات باستثناء ظروف محلية أدت إلى تعداد ١٩٦٠ وبعد ذلك عاد التعداد إلى ١٩٦٦ وكل عقد بعده إلى آخر تعداد في ١٩٩٦ .

أما التقديرات السابقة على التعدادات فمصادرها كثيرة نذكر من أهمها تقدير «الحسن بن الوزان» (ليون الإفريقي) في عام ١٥٢٢، وتقدير «جومار» أحد علماء الحملة الفرنسية في آخر القرن ١٨ . وقام «كليرجيه» بمجهود مشكور في جمع وتحقيق التقديرات السكانية للقاهرة من ١٤٠٠ إلى ١٨٠٠ بشيء كثير من الدقة واعتمادا على كتابات تاريخية سابقة [1]، وهو ما سنأخذ به لتلك الفترة، بالإضافة إلى نتائج التعدادات المختلفة.

---

(١) يذكر كليرجيه من مصادره أسماء عديدة بعض منها : Breidenbach, Leon I' Africcain, Castela, Davity, Savary, Volney, Niebuhr, Blumenau, Sonnini, Thevenot, etc.. ص ٢٣٩ من الجزء الأول من كتابه عن القاهرة M. Clerget, "LE CAIRE" 1934

جدول ٤ – ١ تقديرات وتعدادات سكان القاهرة من ١٤٠٠ إلى ١٩٩٦ (بالألف)

السنة	تقدير السكان	السنة	تقدير السكان	السنة	تقدير السكان
١٤٠٠	٦٢٥	١٨٨٢	٤٠٢	١٩٦٠	٣٣٤٩
١٥٥٠	٤٣٥	١٩٠٧	٦٧٩	١٩٦٦	٤٢٢٠
١٨٠٠	٢٤٥	١٩٢٧	١٠٦٥	١٩٧٦	٥٠٨٤
		١٩٤٧	٢٠٩٠	١٩٨٦	٦٠٦٨
				١٩٩٦	٦٧٨٩

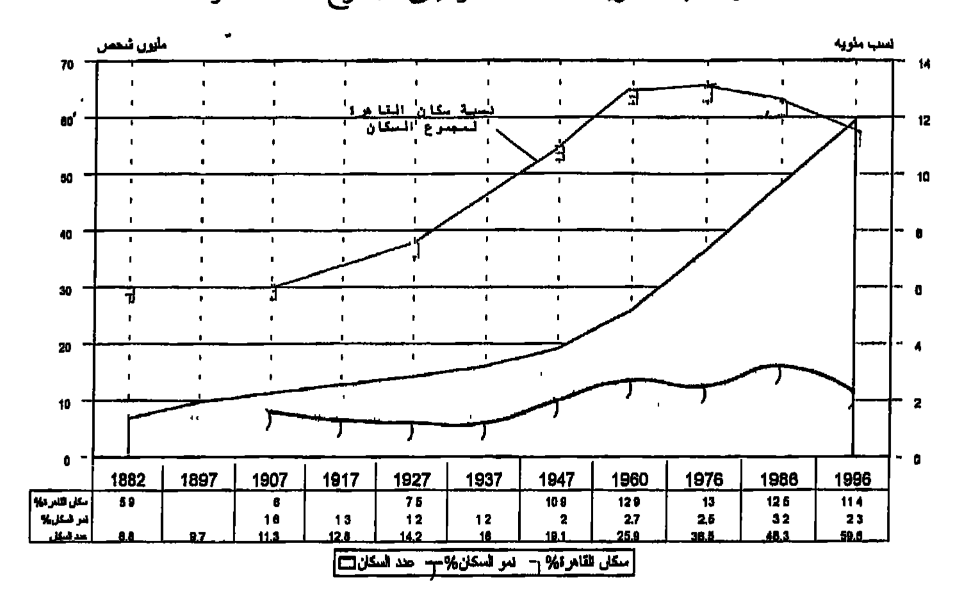
واضح من تقديرات السكان في القرون ١٥ – ١٨ أن هناك تدهوراً في عدد سكان القاهرة. وربما كان ذلك ناجما عن تضخم تقدير سنة ١٤٠٠، ولكن لا شك أن عدد السكان قد هبط بعد الاحتلال العثماني وسقوط دولة المماليك وانهيار كبير في تجارة الترانزيت من المحيط الهندي بعد أن استولى الأوربيون عليها باكتشاف طريق الدوران حول إفريقيا. وقد أورد «الوزان» تقدير عدد الأسر في معظم أحياء القاهرة عام ١٥٢٢ فكان نحو ٣٠٥٠٠ أسرة. وإذا كان عدد أفراد الأسرة في ذلك الحين نحو تسعة أفراد (بإضافة الخدم والرقيق) فمعنى ذلك أن سكان معظم أحياء القاهرة كان تقديرا نحو ٢٧٥ ألفا يجب أن نضيف إليهم عدد آخر هم سكان جنوب القاهرة (طولون والسيدة ومصر عتيقة) بما يوازي نحو عشر الرقم السابق فيصبح لدينا ٣٠٠ ألف أو نحوه هم سكان القاهرة في الفترة التي تلت دخول العثمانيين مباشرة. وهو رقم مقبول يصح البدء به كتقدير لسكان القاهرة في القرن السادس عشر بدلا من ٤٥٠ ألفا الواردة في الجدول ٤ – ١، وفي القرنين التاليين حدث تدهور لعدد سكان القاهرة نتيجة الظروف الاقتصادية والأمنية المتدهورة كما أسلفنا في الفصل الثالث.

ونتيجة للنظام الجديد والنمو الاقتصادي منذ عصر محمد علي إلى الآن نرى سكان العاصمة في ازدياد مستمر من نحو نصف مليون إلى نحو سبعة ملايين في الوقت الحاضر – أي تضاعف العدد نحو ١٤ مرة في نحو قرن من الزمان (٠٠٠, ١٦٢, ٧ نسمة في يناير ٢٠٠٠).

ولا شك أن النمو كان بطيئا في أواسط فترة حكم محمد علي، ولكنها تحسنت تدريجيا مع نمو الاقتصاد الزراعي بصفة خاصة، واستتباب الأمن. واستمر التحسن في عهد إسماعيل برغم الاضطراب المالي. وكان هذا تمهيدا ثابتا لاطراد النمو السكاني المصري والقاهري بحيث إنه ارتفع إلى ٨, ٢٪ سنويا للقاهرة لمدة ربع قرن من ١٨٨٢ إلى ١٩٠٧. ويوضح منحنى الانحدار اللوغرتمي

في الشكل ٤-٢ أن هذا الارتفاع في أعداد السكان بنسبة عالية أخذت تهبط تدريجيا فيما بعد. ثم تضاعف مرتين في الفترة ١٩٢٧ - ١٩٤٧ وبلغ أقصاه في الفترة ١٩٤٧ - ١٩٦٦ حيث بلغ نحو ٥٪ سنويا. وأخذت نسبة النمو في الهبوط السريع إلى ٢٪ في ١٩٧٦ وأخيرا هبطت إلى ٢,١ ٪ سنويا في عقد التسعينيات.

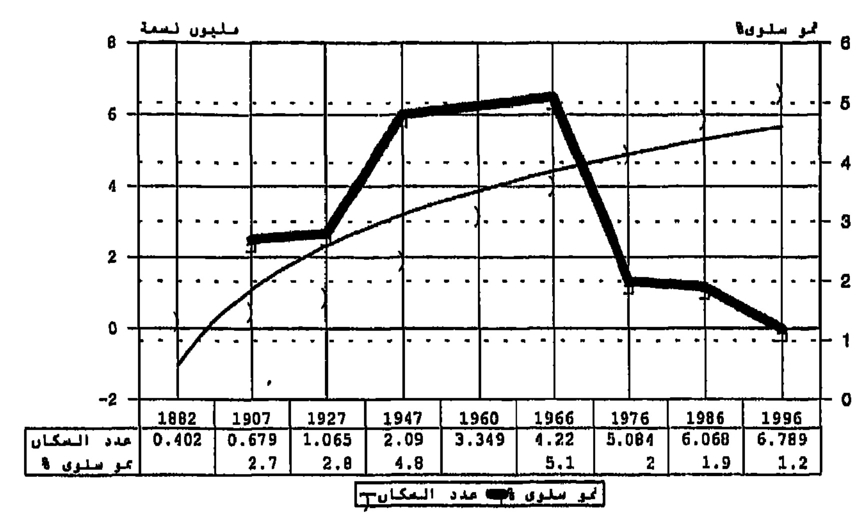
شكل (٤ ـ ١) قرن من تطور سكان مصر ١٨٩٧ ـ ١٩٩٦
والنسبة المئوية لسكان القاهرة إلى مجموع سكان مصر



وهذا الشكل من النمو هو أمر منطقي في مدينة تجدد نفسها ؛ تبدأ بنمو بطيء ثم تبلغ ذروتها في منتصف الفترة التي تقع تحت الدراسة، وأخيرا تنتهي بانخفاض كبير بعد أن تشبعت المدينة سكانا حتى ضاقت بهم. وقد وقعت ذروة النمو في أواخر الخمسينيات وكل الستينيات بالتوافق مع إقامة مشروعات تنموية متعددة على رأسها تحويل منطقة حلوان إلى نطاق صناعي كثيف ومضاعفة إنتاج الكهرباء من محطات حرارية متعددة وكهرباء السد العالي مما ساعد على إنشاء صناعات كهربية عديدة في مناطق متفرقة حول القاهرة وداخلها من شبرا الخيمة إلى ألماظة ودار السلام. وترتب على ذلك التحول الصناعي[1] هجرة متزايدة إلى القاهرة ونمو سكان الأطراف بالقياس إلى قلب المدينة كما سنوضح فيما بعد.

(١) التركيز الصناعي في القاهرة كانت له مساوئ كتب عنها الكثيرون استنادا إلى أن القاهرة لم تكن أحسن المواقع لصناعات ثقيلة كالحديد والصلب وصناعات معدنية أخرى كالصناعات العسكرية. هذا فضلا عن تلويث جو القاهرة وتكوين مناطق سكن عشوائي طفيلي شديد الفقر كثير المشكلات الاجتماعية والسياسية تعاني منها القاهرة الآن. كما كتب البعض نقدا حادا عن كينونة الصناعة وعائدها الحدي وتجرى الآن مراجعة لبعض هذه الصناعات وبخاصة مصنع حديد حلوان الضخم حيث إن مشكلات تحديثه وزيادة إنتاجه تواجهها مشكلات اجتماعية في العدد الضخم الذي يعمل به. ولا شك أن مثل هذه الصناعات كانت جيدة بالقياس إلى ظروف التكنولوجيا القائمة وظروف مصر المحاصرة سياسيا آنذاك. ومن ثم لا يكون القياس عادلا بالمقارنة بجميع الظروف التكنولوجية والسياسية المصرية والعالمية الآن.

شكل ٤ ـ ٢ نمو سكان القاهرة في قرن



	1882	1907	1927	1947	1960	1966	1976	1986	1996
عدد السكان	0.402	0.679	1.065	2.09	3.349	4.22	5.084	6.068	6.789
نمو سنوي %		2.7	2.8	4.8		5.1	2	1.9	1.2

Log regression يمثل المنحنى بين نقاط عدد السكان منحنى انحدار لوغارتمي

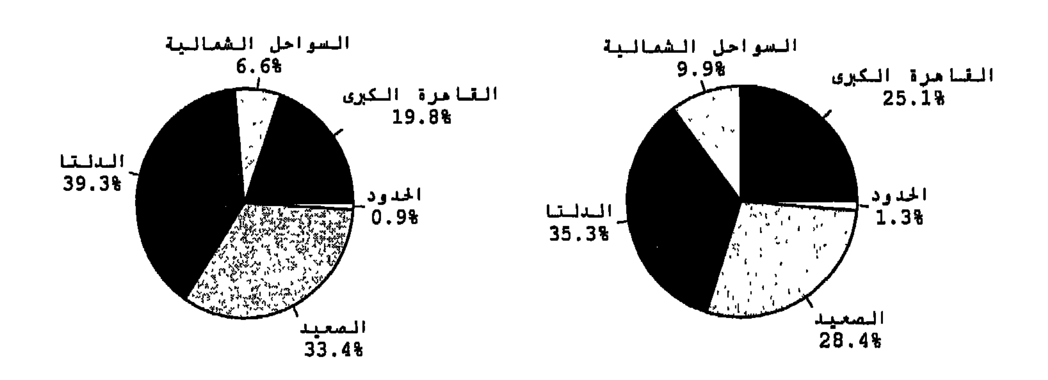
الشكل ٤-١ و ٤ -٢ يعطينا صورة متفائلة عن إشكالية القاهرة والسكان. فالنمو قد تباطأ كثيرا الآن بالقياس إلى جيل سابق. ولكن إذا كانت محافظة القاهرة قد حدث فيها ذلك التباطؤ فإنه إنما حدث لثلاثة أسباب متفاعلة معا :

١ـ محافظة القاهرة قد تشبعت سكنا وسكانا بما لا مزيد عليه بشكلها الحالي بحيث لا يوجد متسعات لسكان وعمران جديد. ولكنها يمكن أن تستوعب وتتحسن أحوالها السكنية والسكانية بإعادة تخطيط وتجديد الأحياء القديمة أو ما يسمى اصطلاحيا بـ« التجديد العمراني للمدينة Urban renewal» على سبيل المثال هجرة الوزارات من منطقة لاظ أوغلي التقليدية سوف تترك مساحات كبيرة، فهل تباع أرضها للمضاربين على الأرض أم يعاد رسم خطوط التنظيم فيها وتصبح جزئيا حدائق وملاعب يحتاجها بشدة سكان عابدين والسيدة زينب ؟ وبالمثل ففي أعماق السيدة والحلمية والخليفة والدرب الأحمر وباب الشعرية وروض الفرج والشرابية شوارع تحتاج للتحديث يسهلها وجود بيوت تهالكت ويؤدي انهيارها من حين لآخر إلى ضحايا كثيرة لأن البيوت مسكونة بكثافة وأبنيتها متلاصقة بحيث إن انهيار إحدها كثيرا ما يؤدي إلى انهيار البيت المجاور أو يهدده بالانهيار.

ومثل هذا التجديد العمراني الملتزم بخطوط تنظيم جديدة سوف يرفع قيمة الأراضي الداخلية في القاهرة ويساعد على بناء حديث أكثر التزاما بالشروط الصحية وأكثر انتفاعا بخدمات البنية الأساسية مما هو عليه الوضع الحالي المتصف بالفقر والتكدس الآدمي.

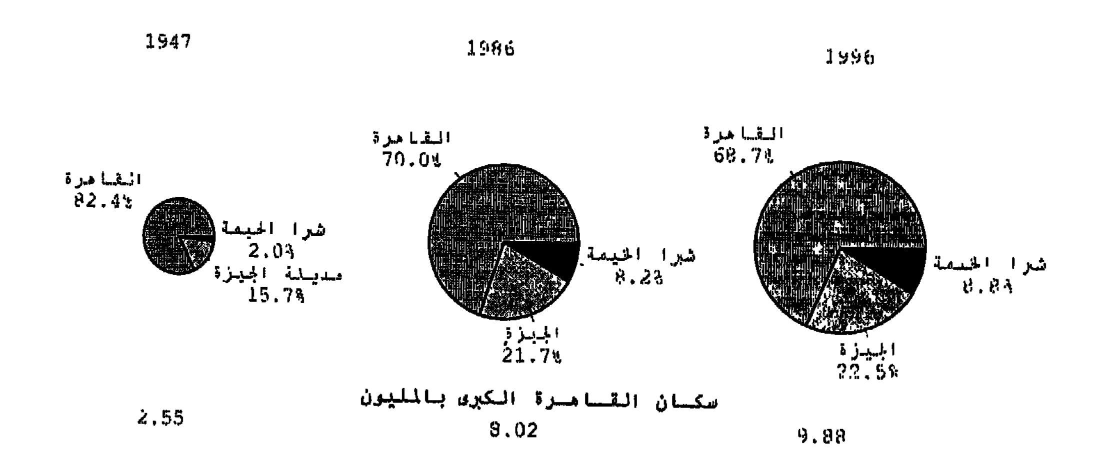
شكل ٤ ـ ٣ تطور توزيع الكتل السكانية في نصف قرن ـ نسب مئوية





+ القاهرة الكبرى= القاهرة + الجيزة + القليوبية. السواحل الشمالية= الاسكندرية = دمياط + محافظات القناة . الدلتا = كل الدلتا عدا دمياط والاسماعيلية . الصعيد ابتداء من بنى سويف

شكل ٤ ـ ٤ تطور مكونات القاهرة الكبرى ١٩٤٧ ـ ١٩٨٦ ـ ١٩٩٦
محافظة القاهرة ومدينة الجيزة وشبرا الخيمة



٢ـ محافظة القاهرة ليست جزيرة منعزلة، بل هي جزء لا يتجزأ منذ الستينيات بما تسميه الجهات المسئولة باسم «القاهرة الكبرى» التي تمتد عبر النيل إلى بر الجيزة وإمبابة وما بينهما و إلى شبرا الخيمة التي بدأت تظهر كضاحية صناعية -عمرانية صغيرة للقاهرة منذ أواسط الثلاثينيات. فالنمو السكاني في القاهرة كان يجد له منافذ جديدة في الغرب والشمال بحيث أصبحت هذه المناطق أسرع نموا من محافظة القاهرة منذ عقد الستينيات. ويوضح شكلي ٤ -٣ و٤-٤ كيف أن للقاهرة الكبرى مفهومين أولهما أنها تتركب من مجمل محافظات ثلاث هي القاهرة والجيزة والقليوبية، والثاني أنها تتشكل من محافظة القاهرة ومدينة الجيزة بضواحيها وقسمي شبرا الخيمة أول وثان. وفي الحالتين نجد اطراداً في الزيادة السكانية بتأثير النمو الداخلي والهجرة. فحسب المفهوم الأول زادت نسبة سكان القاهرة الكبرى في نصف قرن إلى نحو ربع سكان الجمهورية. وتناقصت نسبة سكان الريف في الدلتا والصعيد من ٧٢٪ إلى ٦٤٪ مقابل زيادة محسوسة بمقدار نحو ٣٪ في سكان السواحل. فالهجرة إلى المدن، وبخاصة القاهرة الكبرى شيء واضح نتيجة لظروف كثيرة معروفة وسبقت الإشارة إليها.

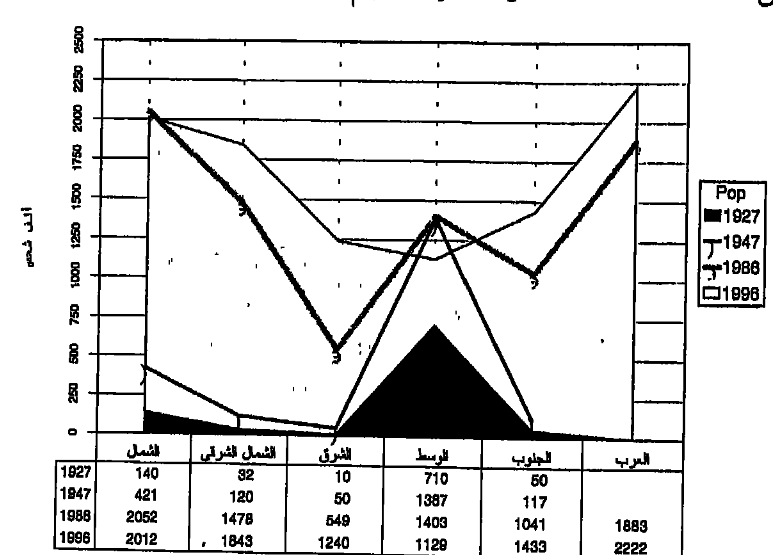
ويؤكد شكل ٤ - ٤ تراجع نسبة سكان القاهرة إلى مجموع مكونات القاهرة الكبرى، من ٨٢٪ عام ١٩٢٧ إلى نحو ٦٩٪ فقط في الوقت الحاضر، بينما تضاعفت نسبة سكان مدينة الجيزة وشبرا الخيمة من نحو ١٨٪ إلى ٣١٪. وهذا مؤشر على أن الجيزة وشبرا تستقبلان عددا وفيرا من سكان الريف المجاور والريف البعيد. ودليل ذلك تقسيم مركز شبرا الخيمة إلى قسمين، وزيادة أقسام مدينة الجيزة من أربعة أقسام عام ١٩٦٦ (الجيزة والهرم والدقي وإمبابة) إلى سبعة أقسام إدارية (بزيادة العجوزة وبولاق الدكرور والعمرانية) لكي تتعامل الإدارة مع العدد المتنامي بسرعة من السكان.

ومجموع سكان القاهرة الكبرى حسب المفهوم الأول - المحافظات الثلاث - يبلغ نحو١٤,٨ مليون شخص، بينما هو قريب من عشرة ملايين حسب المفهوم الثاني. وتأخذ كثير من الجهات الحكومية والتخطيطية والإعلامية بالرقم الأكبر دلالة على ضخامة القاهرة الكبرى، بينما هو في الواقع مبالغة كبيرة لأنه يضم كل ريف وحضر محافظتي الجيزة والقليوبية. صحيح أنهم يقعون في الظل المباشر لكتلة القاهرة الكبرى العمرانية ولكنهم ليسوا جزءا منها. أما رقم الملايين العشرة فهو أقرب إلى الحقيقة وإن كان يزيد بنحو ما يتراوح بين نصف مليون وثلاثة أرباع المليون الذين يتحركون إلى القاهرة نهارا ويعودون مساء في صورة الحركة اليومية المعهودة في غالب مدن العالم والمدن المصرية.

٣ـ المدن التوابع للقاهرة سوف تصبح في حالة اكتمالها منافذ أخرى لسكان القاهرة في الشرق والغرب. والنموذج الجيد هو نمو مدينة السلام التي تضاعف سكانها في عقد التسعينيات من ١٤٠ ألفا سنة ١٩٨٦ إلى ٣٦٦ ألفا عام ١٩٩٦. وبالمثل نما سكان ١٥ مايو من ٢٥ ألفا إلى ٦٥ ألفا في نفس الفترة. ومدينة السلام هي المتنفس المكاني في شمال شرق القاهرة، بينما ١٥ مايو هي استجابة للنمو الكبير لسكان المنطقة الصناعية حلوان - التبين. فهل يؤدي الضغط السكاني في القاهرة إلى تكرار نموذج السلام أو مايو في عقد تال بالنسبة للمدن العديدة كالشروق والقاهرة الجديدة و٦ أكتوبر ؟

إذا كان سكان محافظة القاهرة قد بلغ قرابة سبعة ملايين في قرن، فإن سكان مدينة الجيزة وضواحيها الشمالية إلى إمبابة والغربية إلى الهرم قد زادت بسرعة تفوق القاهرة بكثير. فقد ارتفع عدد السكان من ٦٠٠ ألف عام ١٩٦٦ إلى قرابة مليونين وربع المليون عام ١٩٩٦ - أي زادوا بمقدر ٣٧٥٪ في ثلاثين سنة. وفي الفترة الإحصائية ١٩٨٦ - ١٩٩٦ كانت الزيادة السكانية في محافظة القاهرة بمقدار ١١,٩٪ بينما كانت في محافظة الجيزة ككل ٢٨,٢٪، أما النمو في مركز الجيزة فقد ارتفع إلى ٣٩,٧٪ لنفس الفترة، أو ما يعادل قرابة ثلاثة أضعاف ونصف قدر القاهرة. وكذلك نما سكان شبرا الخيمة بنسبة ٢٢٪ في نفس الفترة.

شكل ٤ ـ ٥ سكان القاهرة الكبرى أعوام ١٩٢٧ و ١٩٤٧ و ١٩٨٦ و ١٩٩٦



	الشمال	الشمال الشرقي	الشرق	الوسط	الجنوب	الغرب
1927	140	32	10	710	50	
1947	421	120	50	1387	117	
1986	2052	1478	549	1403	1041	1883
1996	2012	1843	1240	1129	1433	2222

يضم الشمال أقسام شبرا الخيمة والساحل والزاوية الحمراء والشرابية وشبرا وروض الفرج. الشمال الشرقي يضم أقسام حدائق القبة والزيتون والمطرية وعين شمس والمرج. الشرق يشمل أقسام مدينة السلام والنزهة ومصر الجديدة ومدينة نصر ومنشأة ناصر. الوسط يشمل أقسام الوايلي والظاهر وباب الشعرية والجمالية والدرب الأحمر والخليفة والسيدة زينب وعابدين والموسكي والأزبكية وبولاق وقصر النيل والزمالك. الجنوب يضم أقسام مصر القديمة والبساتين/ دار السلام والمعادي وطره وحلوان و١٥ مايو والتبين. الغرب يشمل إمبابة والعجوزة والدقي والجيزة وبولاق الدكرور والعمرانية والهرم.

وهناك مجموعة من الحقائق التي تظهر في شكل ٤ -٥ موجزها في الآتي:

١ـ انقلاب حاسم في سكان القاهرة المركزية المرموز لها في الشكل بالوسط، من سيطرة على مجمل السكان حتى ١٩٤٧ إلى قلة واضحة بالنسبة للأطراف. فقد انخفضت مساهمتها في

سكان القاهرة من ٧٦٪ عام ١٩٢٧ إلى ٦٦٪ لعام ٤٧ إلى ٢١٪ عام ٨٦ وإلى ١٥٪ فقط عام١٩٩٦ . وليس معنى هذا انخفاض العدد الفعلي لسكان وسط القاهرة، بل هم زادوا بنحو مرة ونصف المرة في الفترات التعدادية المذكورة. لكنها زيادة لا تقارن بالأطراف.

٢ـ نما سكان شمال القاهرة من نسبة ١٥٪ عام ٢٧ إلى ٣١٪ عام ٨٦ ثم انخفضت النسبة إلى ٢٦٪. ويبدو أن الانخفاض نتيجة عاملين أولهما تشبع المنطقة الشمالية بما لا مزيد عليه لدرجة هجرة بعض سكانه إلى مناطق أخرى من القاهرة الكبرى. والعامل الثاني النمو المتلاحق لسكان منطقتي الشمال الشرقي والجنوب حيث متسعات مكانية وأنشطة اقتصادية أوفر من النطاق الشمالي.

٣ـ تزايد سكان منطقة الغرب - لأسباب سبق ذكرها - حتى أصبحت هي المنطقة الأولى عددا ونسبة من بين سكان القاهرة الكبرى. فقد كانت وحدها تشكل نحو ربع السكان عام ١٩٩٦ .

تغير الأقسام الإدارية

إن أحد أهم المصاعب في دراسة التغيرات السكانية عددا ونوعا وكثافة في مدينة ما هو تغير أقسامها الإدارية مرة أو مرات متعددة. وهذا هو ما حدث في القاهرة، سواء في ذلك أقسام محافظة القاهرة أو أقسام مدينة الجيزة وشبرا الخيمة.

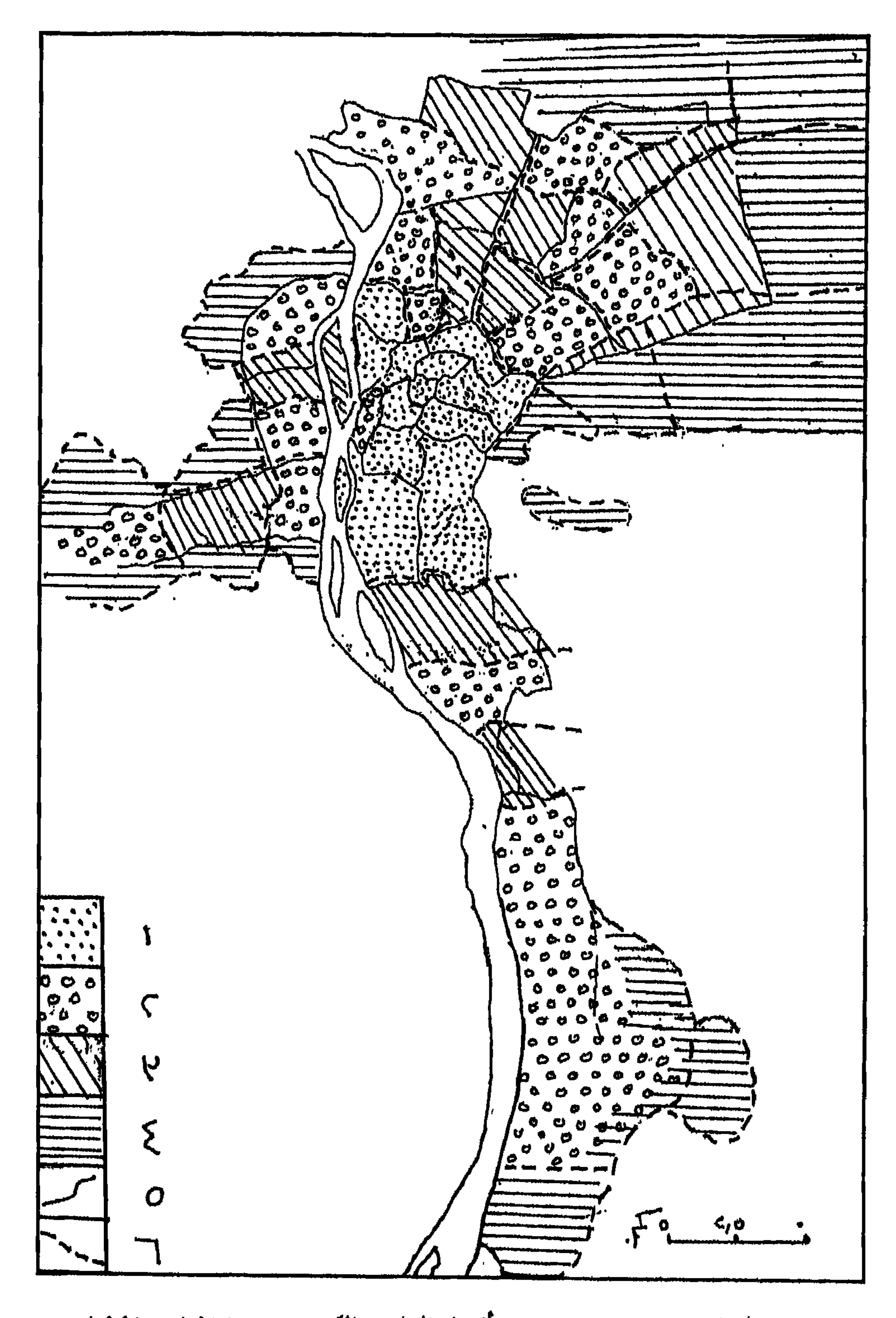
في تعداد ١٨٨٢ كان بالقاهرة ١٢ قسما. وقبل ذلك كانت القاهرة مقسمة إلى أثمان، وهي جمع ثمن (١/ ٨) بما يعني أن القاهرة كانت تضم ثمانية أقسام على الأقل منذ عصر محمد علي. وفي ١٩٩٦ أصبح هناك ٣٧ قسما في محافظة القاهرة بالإضافة إلى قسمين في شبرا الخيمة وسبعة أقسام في مدينة الجيزة. وبعبارة أخرى تنقسم القاهرة الكبرى إلى ٤٦ قسما ربما تزيد فيما بعد وبخاصة في الشرق تلبية للتنمية الجارية تحت مسمى القاهرة الجديدة.

لقد ظلت الأقسام الوسطى القديمة في القاهرة دون تغيير باستثناء تقسيم عابدين إلى قسمين هما عابدين وقصر النيل الذي انقسم بدوره إلى قصر النيل والزمالك. وكذلك تكون قسم الظاهر من أجزاء من باب الشعرية والأزبكية والوايلي. أما أقسام الأطراف فهي التي أخذت الإدارة في تقسيمها وإعادة تخطيطها في الفترات الزمنية المختلفة نتيجة لنمو أعداد السكان والهجرة الداخلية من القلب إلى الأطراف. ولقد بدأ تكوين أقسام جديدة من تعداد ١٩٦٦ انسلاخا من أقسام أطراف القاهرة. مثلا تكون قسم المعادي من مصر القديمة وتكون قسم الساحل من روض الفرج وقسم المطرية من الزيتون وتكون الدقي والأهرام من إمبابة والجيزة.

وفي تعداد ١٩٨٦ تشكلت معظم أقسام القاهرة الكبرى الحالية بالتقسيم أو الإضافة بينما كان التغيير طفيفا في ١٩٩٦ بتكوين قسم طره وتقسيم مدينة نصر وشبرا الخيمة إلى أول وثان. وتتبع القائمة الآتية تاريخ تكوين الأقسام الإدارية في القاهرة، كما توضح الخريطة ٤-١ أقسام القاهرة الكبرى بين ١٩٦٦و١٩٩٦ .

تطور الأقسام الإدارية للقاهرة الكبرى فى قرن

١٨٨٢	١٩٢٧	١٩٤٧	١٩٦٦	١٩٨٦	١٩٩٦
الجمالية	الجمالية	الجمالية	الجمالية	الجمالية	الجمالية
الدرب الأحمر	الدرب الأحمر	الدرب الأحمر	الدرب الأحمر	الدرب الأحمر	الدرب الأحمر
الخليفة	الخليفة	الخليفة	الخليفة	الحليفة	الحليفة
				البساتين	البساتين
السيدة زينب	السيدة زينب	السيدة زينب	السيدة زينب	السيدة زينب	السيدة زينب
عابدين	عابدين	عابدين	عابدين	عابدين	عابدين
			قصر النيل	قصر النيل	قصر النيل
				الزمالك	الزمالك
الموسكى	الموسكى	الموسكى	الموسكى	الموسكى	الموسكى
باب الشعرية	باب الشعرية	باب الشعرية	باب الشعرية	باب الشعرية	باب الشعرية
			الظاهر	الظاهر	الظاهر
الأزبكية	الأزبكية	الأزبكية	الأربكية	الأزبكية	الأزبكية
بولاق	بولاق	بولاق	بولاق	بولاق	بولاق
شبرا	شبرا	شبرا	شبرا	شبرا	شبرا
		روض الفرج	روج الفرج	روص الفرج	روض الفرج
			الساحل	الساحل	الساحل
				الشرابية	الشرابية
				ترعة البولاقية	
				زاوية الحمرا	زاوية الحمرا
				شبرا الخيمة	شبرا الخيمة
					شبرا خيمة (٢)
الوايلى		الوايلى	الوايلى	الوايلى	الوايلى
		مصر الجديدة	مصر الجديدة	مصر الحديدة	مصر الجديدة
			الزيتون	الزيتون	الزيتون
			المطرية	المطرية	المطرية
				النزهة	النزهة
				عين شمس	عين شمس
				المرج	المرج
				السلام	السلام
				حدائق القبة	حدائق القبة
				مدينة نصر	م نصر أول
					م. نصر ثان
				منشأة ناصر	منشأة ناصر
مصر القديمة	مصر القديمة	مصر القديمة	مصر القديمة	مصر القديمة	مصر القديمة
			المعادى	المعادى	المعادى
					طره
			حلوان	حلوان	حلوان
				١٥ مايو	١٥ مايو
				التبين	التبين
إمبابة	إمبابة	إمبابة	إمبابة	إمبابة	إمبابة
			الدقى	الدقى	الدقى
				العجوزة	العجوزة
الجيزة	الجيزة	الجيزة	الجيزة	الجيزة	الجيزة
				بولاق دكرور	بولاق دكرور
			الأهرام	الأهرام	الأهرام
				العمرانية	العمرانية



خريطة ٤ ـ ١ تغير حدود وعدد أقسام القاهرة الكبرى بين ١٩٦٦ و ١٩٩٦

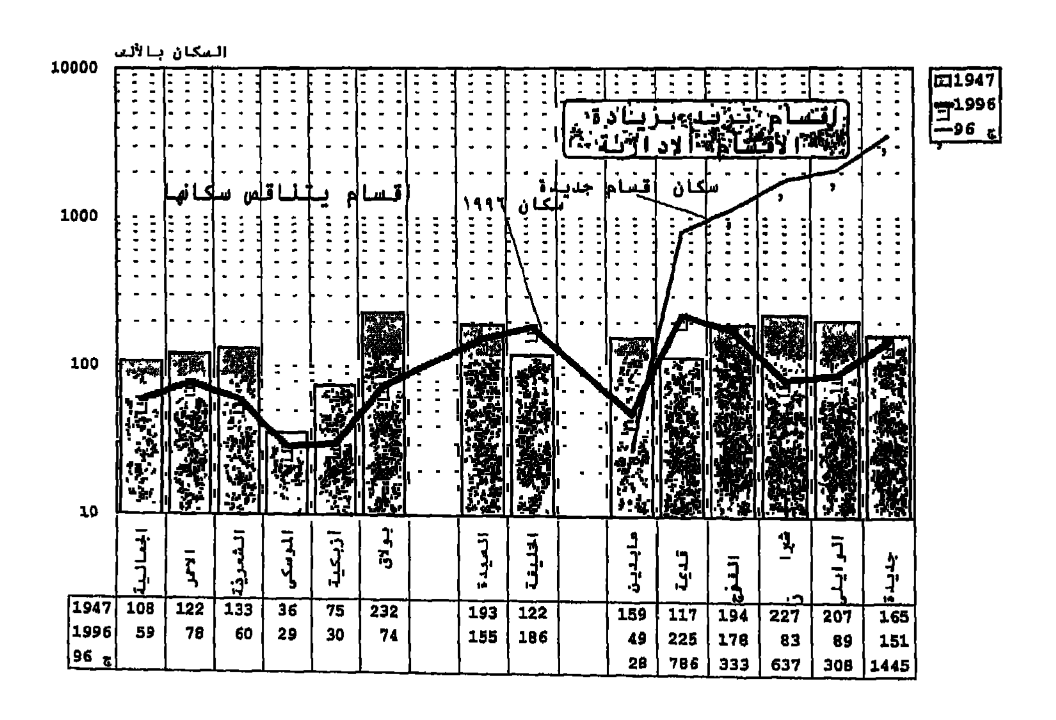
حركة السكان بين الأقسام

وبرغم هذه المصاعب إلا أنه يمكن تبين المتغيرات العددية التي حدثت في أقسام القاهرة خلال شرائح زمنية : في أقسام القاهرة المركزية تظهر المتغيرات العددية على طول فترات التعدادات، بينما يقتصر ظهور الأقسام الخارجية على تعدادات أقل كلما اتجهنا إلى الأطراف.

ويوضح الشكل ٤-٦ كيف أن معظم الأقسام الداخلية في القاهرة المركزية والتي لم يحدث فيها تغيير إداري إلا في أضيق الحدود، قد تناقص سكانها بنسب مختلفة خلال نصف قرن نتيجة لزحف نشاطات الأعمال وارتفاع أسعار الوحدات السكنية فضلا عن ضيق مساحة هذه الأقسام مما أدى إلى هجرة السكان خارج هذه الأقسام الوسطى من القاهرة. فعلى سبيل المثال تناقص سكان الجمالية في نصف القرن ٤٧-٩٦ إلى ٥٥٪ فقط من سكان ٤٧ . وعلى ذات المنوال تناقص سكان الدرب الأحمر إلى ٦٤٪ من سكانه عام ٤٧، وسكان الأزبكية إلى ٤٠٪ والموسكي إلى ٨٠٪ وباب الشعرية إلى ٤٥٪.

شكل ٤ ـ ٦ تطور سكان بعض أقسام القاهرة في نصف قرن

١٩٤٧ ـ ١٩٩٦



وكان أكبر تناقص هو في بولاق حيث هبط سكان ٩٦ إلى نحو ٣٢٪ من عدد سكانه عام ١٩٤٧ . ولا شك في أن هبوط سكان بولاق راجع إلى أنه يحتل واجهة طويلة على ضفة النيل مما جعلها مطمحا لإقامة الأبنية الإدارية والحكومية والفندقية والأسواق الكبرى .

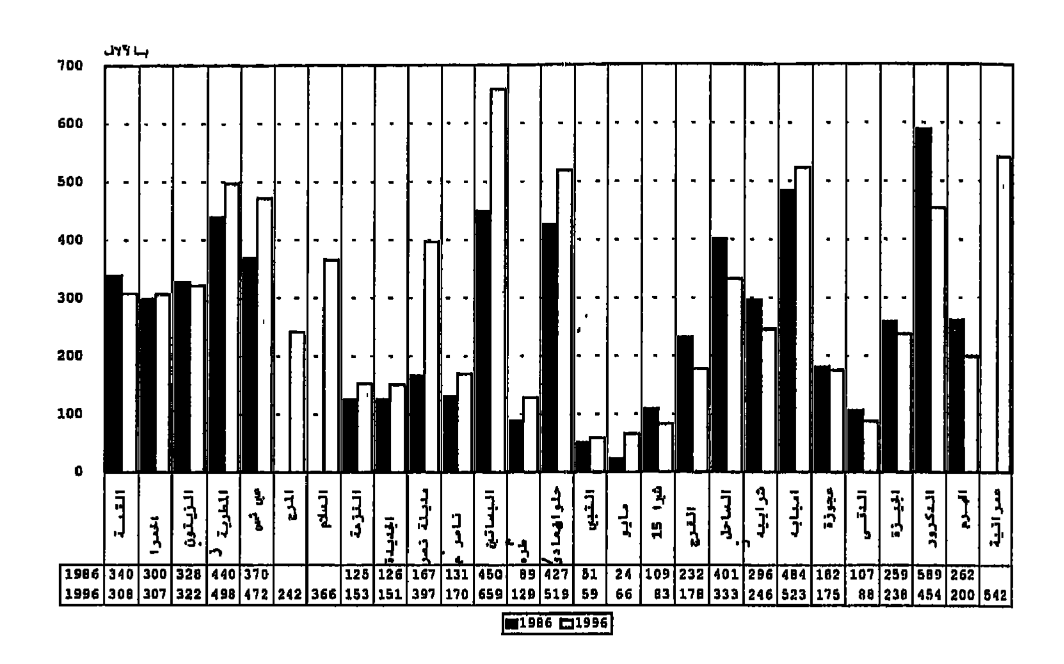
ولكن ذلك لم يكن كل مسببات تناقص سكان بولاق . فقد بدأ تفكك الجانب الشرقي من بولاق على طول واجهة شارع الجلاء من ميدان عبد المنعم رياض إلى ميدان رمسيس بكل الأبنية الحديثة وبخاصة مباني جريدتي الأهرام والأخبار ، فضلا عن الأبنية النقابية والمستشفيات الكبيرة والفنادق . وترتب على ذلك غزو بولاق من الشرق والغرب والجنوب وبدأت عشش الشيخ علي والترجمان وأسواق القاهرة التقليدية خلف واجهة النيل تتهاوى أمام الزحف الجديد ، وبخاصة وكالة البلح التي أخذت في التراجع النسبي . وكان لنقل سوق الجملة في روض الفرج إلى العبور وغيره من الأسواق والأماكن التقليدية صدى كبير في بولاق . إنه قد آن الأوان لتخلي بولاق نشاطها التجاري التقليدي أمام أنشطة أخرى حديثة . وآخر هذا الغزو مشروع تحويل الترجمان إلى محطة مركزية للنقل البري ، ولنا على ذلك اعتراضات سوف نوردها في فصل قادم .

وعلى هذا النحو يمكن تفسير تراجع أعداد السكان في أقسام القاهرة المركزية كهبوط سكان السيدة زينب إلى ٨٠٪ نتيجة لعوامل كثيرة نفرد منها تهالك وقدم الأبنية وهجرة بعض الوزارات من لاظ أوغلي والدواوين إلى العباسية ومدينة نصر وإمبابة . وكذلك هبوط سكان باب الشعرية والجمالية راجع – من بين أسباب أخرى – إلى تحول أبنية سكنية إلى مشاغل ومعامل حرفية .

أما الأقسام التي زاد عدد سكانها في الشكل ٤-٦ فترجع في الأساس إلى أنها كانت تشغل مساحات كبيرة في الواجهات التي تنمو فيها القاهرة مما دعا إلى تقسيمها إلى أقسام عديدة فمثلا كانت مصر الجديدة عام ٤٧ تضم كل المساحة التي تشغلها الآن أقسام مصر الجديدة والنزهة والزيتون والمطرية وعين شمس . والوايلي ٤٧ انقسمت إلى الوايلي وحدائق القبة ، وشبرا إلى شبرا والشرابية والزاوية الحمراء وجزء من الساحل الذي كان ضمن قسم روض الفرج . ومصر القديمة انقسمت إلى البساتين/ دار السلام والمعادي وطرة . وحتى عابدين ذي المساحة الصغيرة وسط البلد انقسم إلى عابدين وقصر النيل والزمالك (راجع خريطة ٤-١) .

ولهذا فإن أعداد السكان في هذه الأقسام قد زادت على نحو ما يعبر عنه المنحنى اللوغرتمي في الشكل إذا ضممنا كل الأقسام التي تفرعت عن القسم الأم . أما القسم الأم في هذه المجموعة فقد هبط عدد سكانه كما يتضح من منحنى سكان ١٩٩٦ نتيجة تفرق السكان والهجرة الداخلية من وسط القاهرة والهجرة من خارج القاهرة التي تجد في أقسام الأطراف متسعا لإقامة مساكن رخيصة للسكن الفقير والطفيلي معا . وتزداد هذه الحقائق تأكيدا بتأمل شكلي ٤-٧ و ٤-٨ بما لا يحتاج إلى مزيد .

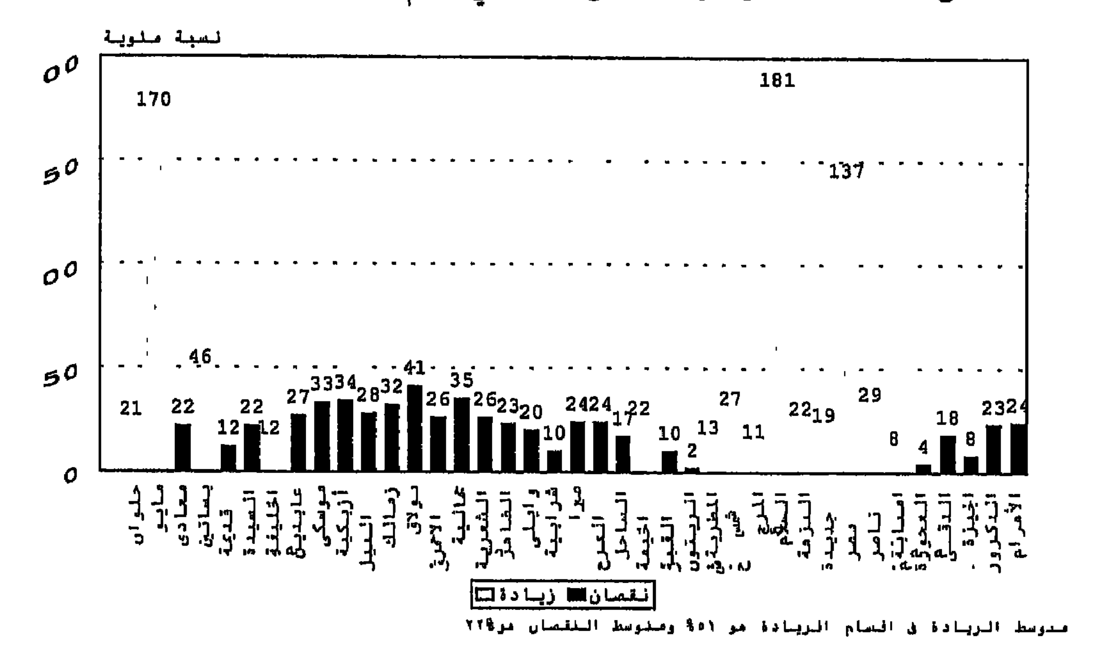
شكل ٤ ـ ٧ نمو سكان أقسام القاهرة الخارجية
في تعدادي ١٩٨٦ و ١٩٩٦



تكاثف السكان

من الأرقام والأشكال السابقة لابد وأن صورة تكاثف وتركز سكان القاهرة قد اعترتها تغييرات مستمرة على طول تاريخ القاهرة الطويل. ففي منتصف القرن ١٦ كان تركيز سكان القاهرة في المنطقة الشرقية من القاهرة المركزية - أي في المناطق التي يحتلها الآن أقسام الجمالية والدرب الأحمر وباب الشعرية وأجزاء من أقسام الخليفة والموسكي والظاهر وعابدين ـ. واستمر هذا الوضع إلى نحو منتصف القرن ١٩ بعد التوسع العمراني غربا إلى ما نعرفه باسم قاهرة إسماعيل، فانتشر السكان بأعداد متقاربة بين القاهرتين القديمة والجديدة. ولتأكيد ذلك كان سكان القاهرة القديمة أكثر من ٩٠٪ من مجموع العام في تقديرات ١٥٥٠ و ١٨٠٠. وعند أول تعداد في عام ١٩٨٢ أصبح سكان القاهرة القديمة يشكلون نحو ٣٧٪ وقاهرة إسماعيل نحو ٥٥٪ والباقي موزع بين بدايات العباسية وشبرا. وفي ١٩٢٧ هبطت مساهمة المنطقة القديمة الشرقية والمنطقة الغربية إلى ٣١٪ و٤٨٪ على التوالي، في حين ارتفع عدد سكان الأطراف إلى نحو ١٥٪ من المجموع الكلي لسكان القاهرة.

شكل ٤ ـ ٨ النسبة المئوية لزيادة ونقص السكان في أقسام القاهرة الكبرى ٨٦-١٩٩٦



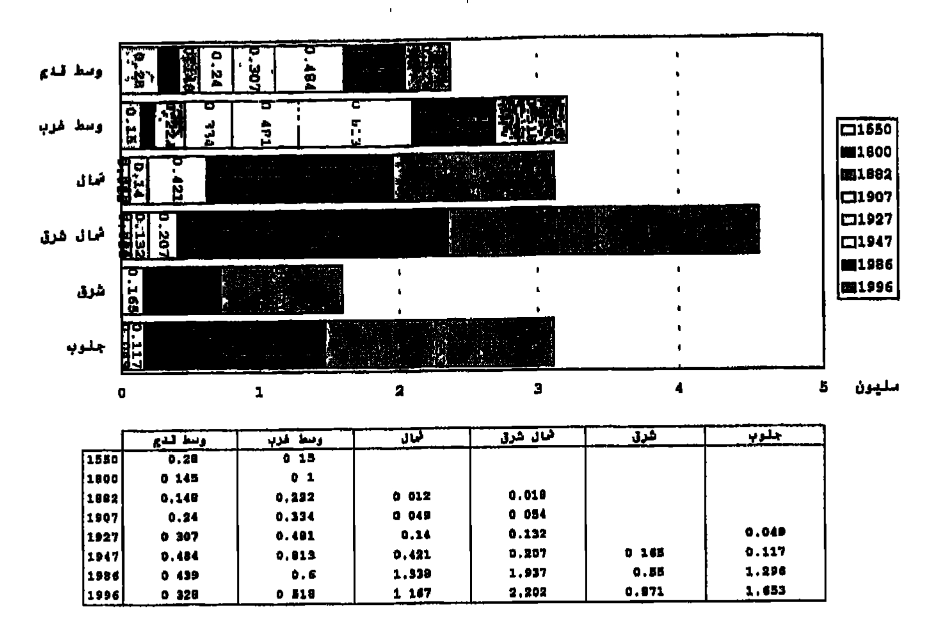
تكـــاثف السكـــان

ويمكن أن نعتبر ١٩٤٧ بداية النمط السكاني المعاصر للقاهرة. فقد هبطت المنطقة الشرقي ٢٢٪ والغربية إلى ٣٧٪ بينما توزع ٤١٪ من السكان على بقية الأطراف وحظي شمال القاهرة ١٩٪ والشمال شرقي نحو ١٠٪ والشرق ٧٪ والجنوب ٥ ٪ . واستمر هذا النمط في تعداد ٦ حيث هبط وسط القاهرة شرقه وغربه إلى ١٧٪ وارتفع سكان الشمال إلى ٢٢٪ والشمال الشرقي ٣١٪ والشرق إلى ٩٪والجنوب إلى ٢١٪ . وعلى هذا نجد نمو سكان أحياء الشمال الشرقي كل أحياء القاهرة في نمو شديد السرعة بينما كان نمو أحياء الشمال قد تباطأ مقابل نمو متسار أحياء الجنوب.

وفي ١٩٩٦ تضاعفت هذه الصورة من حيث استمرار هبوط نسبة وعدد سكان الوسط إلى فقط وهبوط محسوس في سكان الشمال إلى١٧٪ مما يدل على أن أقسام الوسط والشمال أصبح طاردة للسكان نتيجة التشبع الشديد. أما الشمال الشرقي فقد واصل ارتفاعه إلى نسبة نحو وأصبح بذلك أكبر مناطق محافظة القاهرة سكانا واقترب كثيرا من مجموع سكان كل أقسام القاهرة من إمبابة إلى الجيزة والهرم. وواصلت أقسام الشرق والجنوب نموها السكاني فبلغت ال نحو ١٣٪ و٢٤٪ على التوالي.

ويؤكد الشكل ٤-٩ هذه الدينامية في حركة السكان داخل محافظة القاهرة في قرون أربعة، يوضح بجلاء كيف انتقل الثقل السكاني القاهري من الوسط إلى الشمال وأخيرا التوزيع شبه العاد الشمال الشرقي والشمال والجنوب وإسهامات متنامية في الشرق.

شكل ٤ ـ ٩ حركة السكان داخل القاهرة في أربعة قرون



	وسط قديم	وسط غرب	شمال	شمال شرق	شرق	جنوب
1550	0.28	0 15				
1800	0 145	0 1				
1882	0,148	0,222	0 012	0.018		
1907	0.24	0.334	0 049	0 054		
1927	0 307	0.481	0.14	0.132		0.049
1947	0.484	0.813	0.421	0.207	0 165	0.117
1986	0 439	0.6	1.339	1.937	0.55	1.296
1996	0 328	0 818	1 167	2.202	0.871	1.653

تحسب كثافة السكان على معيارين أولهما عدد الأفراد في الكيلومتر المربع من المساحة، والثاني درجة التزاحم التي تقيس عدد الأفراد للغرفة الواحدة. والمعيار الأول يعطي انطباعات بالآف السكان ولهذا فهو غير محبوب بالنسبة لقياس كثافة المدن. ومع ذلك فهو مفيد في تبين مناطق التركز والتخلخل في الخريطة السكانية لأي مدينة. وبالتالي فهو يستخدم في جميع أغراض التنمية والتحسين الخدمي في المدينة.

أما معيار التزاحم فهو مفيد في التعرف على مدى التفاوت الاجتماعي والمالي لقدرات السكان. فإن كان التزاحم فردًا أو أقل للغرفة دل ذلك فورا على منسوب حياتي عال. وإن كانت الدرجة فردين أو أكثر للغرفة فهو دال على أننا أمام حي متوسط أو فقير يتزاحم فيه أفراد أسرة غالبا كبيرة العدد في وحدة سكنية صغيرة. ويعيب هذا المعيار أن غرف الوحدة السكنية لا يتضح فيها غرف النوم من غرف المعيشة والمنافع الأخرى. ونحن نقف في تعدادات القاهرة أمام مشكلة أخرى: هل كل الوحدات السكنية في منازل مبنية أم يدخل فيها أشكال أخرى من مساكن الإيواء أو مأوى من مواد هالكة كالعشش وأشكال من السواتر الخشبية والأقمشة من أجل إيجاد خصوصية في حدها الأدنى كما هو الحال في الكثير من أماكن السكن الطفيلي؟ فكيف نحسب التزاحم في مثل هذه الحالات؟

وليس لدينا من تفصيل لمثل هذه الموضوعات، وعلينا أن نكتفي بأرقام تعداد ١٩٩٦ كما يتضح من الشكل ٤-١٠ على أنه مجرد مؤشر لمعيار التزاحم في أحياء القاهرة وبخاصة المناطق العشوائية مثل عزبة الهجانة على طريق السويس شمال مدينة نصر أو أحياء الشمال الشرقي.

أولاً : ما نلاحظه من الشكل انخفاض درجة التزاحم عن فرد/ غرفة في الأزبكية والمعادي وقصر النيل والزمالك والدقي والعجوزة والنزهة . وهذا أمر طبيعي حيث إن سكان هذه الأقسام من الموسرين، أو أنها أقسام يتركز فيها مكاتب أعمال وأطباء ومحلات تجارية وأبنية حكومية كما هو حال قصر النيل والأزبكية .

ثانيا : تتراوح باقي الأقسام بين فرد إلى فردين للغرفة برغم التباين الشديد في التكوين المالي الاجتماعي بين أقسام كمصر الجديدة والمطرية على سبيل المثال . وهو ما يجعلنا نأخذ بحذر شديد هذه الأرقام .

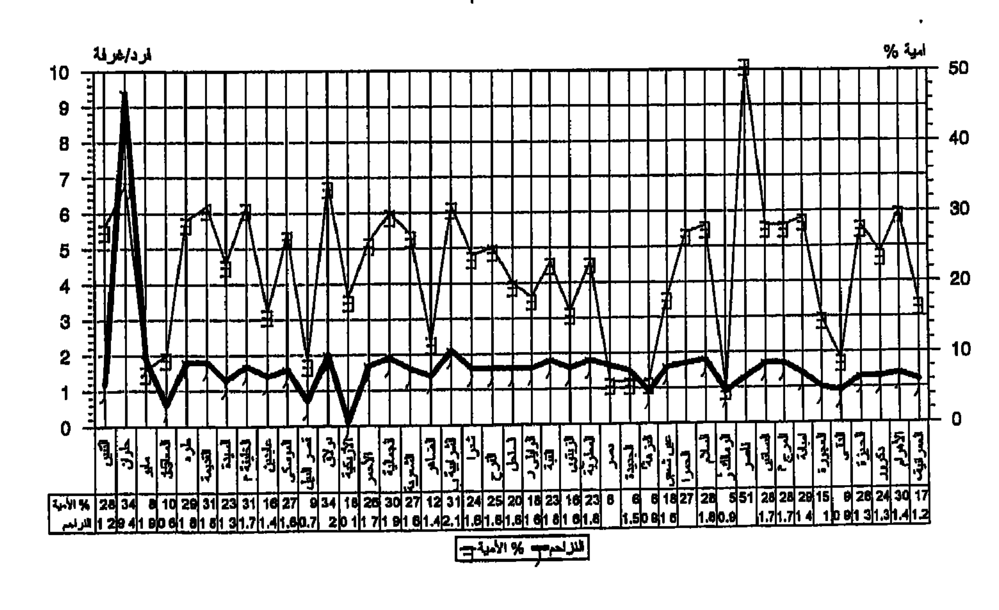
ثالثا : أعلى درجات التزاحم هي حلوان . وإلى جوارها التبين التي لا تختلف عنها كثيرا في مضامين الحياة، بل إن في حلوان مدينة سكنية معقولة بينما تطغى عزب وطفيليات على الشكل العمراني في التبين . فكيف تكون درجة التزاحم في حلوان ٤ ,٩ فرد/ غرفة وفي التبين ٢ ,١ فرد/ غرفة ؟

رابعا : إذا قارنّا نسبة الأمية مع التزاحم سوف نجد في غالب الأحوال أمية عالية مقترنة بكثافة عددية عالية كعين شمس والمطرية والزاوية الحمراء ومنشأة ناصر، أو الأقسام شبه الريفية في الجيزة . فكيف لا ترتفع درجة التزاحم في مثل هذه الأحياء ؟

الكثافة السكانية للكيلومتر المربع

ربما كانت الكثافة السكانية إلى الكيلومتر المربع أكثر إيحاء بالأوضاع السكانية في القاهرة الكبرى كما يظهر من شكل ٤-١٠ (٢) ومن خريطتي الكثافة ٤-٢ و ٤-٣ لسنتي ١٩٨٦ و ١٩٩٦ .

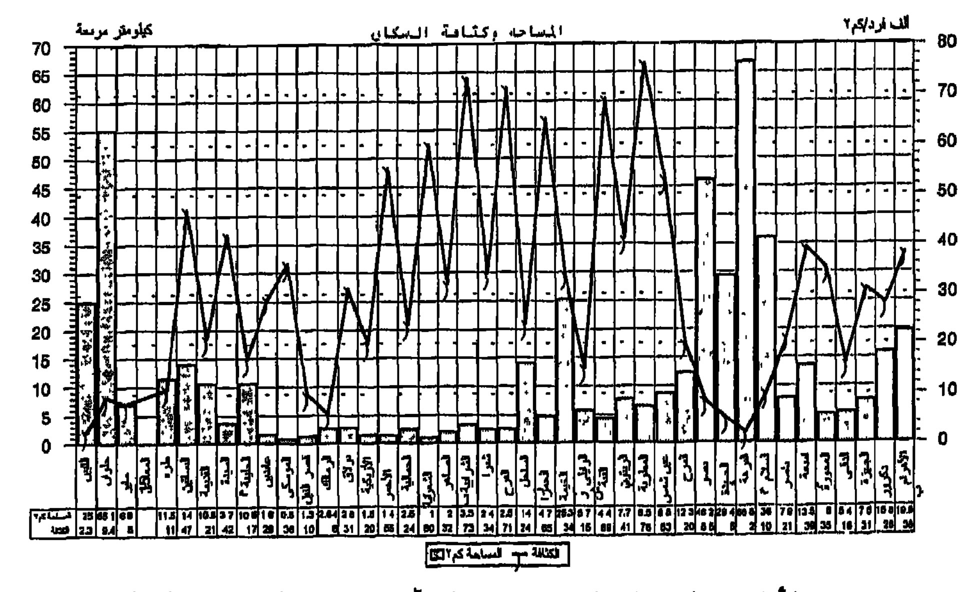
شكل ٤ ـ ١٠ بعض الظواهر السكانية للقاهرة الكبرى ١٩٩٦
نسبة الأمية والتزاحم فرد/ غرفة



في ١٩٦٦ كانت أعلى الكثافات في باب الشعرية حيث بلغت نحو ١٣٠ ألف شخص/ كيلومتر مربع. ولعل هذا هو ما دعا إلى أبحاث ميدانية قام بها أساتذة الاجتماع حول هذه الظاهرة. وتلتها كثافة + ١٠٠ ألف في روض الفرج. ولكن بعد جيل نرى أن هذه الكثافات شديدة العلو قد انخفض بدرجات ملحوظة. ففي ١٩٩٦ انخفضت الكثافة في باب الشعرية إلى أقل من نصف قيمتها قبل ٣٠ سنة بحيث بلغت ٦٠ ألف شخص/ كم٢.

وبالمثل هبطت كثافة روض الفرج إلى ٧١ ألف/ كم٢، وإن ظلت واحدة من ثلاثة أقسام شديدة التكاثف في القاهرة عام ١٩٩٦، وهي المطرية ٧٦ ألفا / كم٢ والشرابية ٧٣ ألفا، إضافة إلى روض الفرج. والمعنى أنه قد حصلت هجرة للكثافات العالية من وسط القاهرة إلى الشمال والشمال الشرقي بوجه خاص كما نتبينه من خريطة ١٩٩٦ (الشرابية، الزاوية الحمراء وشبرا الخيمة في اتجاه الشمال، وحدائق القبة والزيتون والمطرية وعين شمس في اتجاه الشمال الشرقي). وانخفضت أقسام وسط القاهرة من فئة ٧٥ - ١٠٠ ألف شخص / كم٢ إلى فئة ٢٥-٥٠ ألفا؛ أعلاها السيدة زينب ٤٢ ألفا والموسكي ٣٦ ألفا وأدناها الأزبكية ٢٠ ألفا والجمالية ٢٤ ألفا. أما كثافة سكان قسمي قصر النيل والزمالك فقد ظلت في الفئة الدنيا من كثافات القاهرة بقيم ١٠ و٦ آلاف شخص/ كم٢ على التوالي.

شكل ٤ ـ ١٠ (٢) بعض الظواهر السكانية للقاهرة الكبرى ١٩٩٦



وفي ١٩٦٦ كانت الأطراف الشمالية التي كانت تمثلها أقسام مصر الجديدة والمطرية وشبرا الخيمة تقع في فئة كثافة أقل من ١٠ آلاف شخص/ كم٢. ولم يبق في هذه الفئة سوى مصر الجديدة وما انبثق عنها من أقسام، بينما ارتفعت قيم الكثافة في شبرا الخيمة إلى ٣٤ ألفا والمرج والسلام إلى ما بين ١٠ و٢٠ ألفا. وبقاء الكثافة منخفضة في مصر الجديدة والنزهة ومدينة نصر راجع إلى ضخامة مساحات

هذه الأقسام. فالنزهة هي أكبر أقسام القاهرة مساحة وتبلغ قرابة ٦٧كم٢ ومدينة نصر أول وثان ٦ ٤ كم٢. ونضيف إلى ذلك أنهما يضمان أراض صحراوية شاسعة، والمطارين الدولي وألماظة ومساحات كبيرة لأبنية حكومية وعامة وأندية متعددة للقوات المسلحة والأندية الخاصة وعدد من الصناعات خاصة في مدينة نصر.

وفي ذات الوقت تحولت مصر القديمة والخليفة من فئة كثافة ٥٠ - ٧٥ ألف إلى ٢١ و١٧ ألفا على التوالي، مقابل نمو مذهل للمنطقة بينهما وبين المعادي - والتي تحولت الآن إلى قسم البساتين/ دار السلام - إلى تكاثف سكاني بلغ ٤٧ ألف شخص/ كم٢. أما حلوان فقد هبطت برغم زيادة عدد سكانها بسرعة فائقة نتيجة لتوسع مساحة قسم حلوان ومايو والتبين فانخفضت الكثافة إجمالا. لكن الدراسة التحليلية سوف تبين كثافات سكانية شديدة الارتفاع في العزب والقرى داخل قسمي حلوان والتبين ، فغالب مساحة القسمين مصانع ضخمة وأرض رملية وصخرية خالية.

وإذا كانت محافظة القاهرة قد نمت في كل الاتجاهات الممكنة شمالا وجنوبا وشرقا، فإن الجيزة قد تأخرت كثيرا عن القاهرة، وإن تسارع نموها بشكل مذهل منذ سبعينيات القرن العشرين. وسبق أن ذكرنا في الفصل الأول أن النمو العمراني غرب النيل بدأ بإنشاء الكباري وشق الطرق منذ نهايات عصر إسماعيل. وما زال إنشاء الكباري مستمرا حتى الآن تلبية لعمران البر الغربي، وآخرها المنيب والوراق على الطريق الدائري. وبدأ العمران يمتد على الأرض الزراعية على استحياء بطول طريق الهرم وطريق التحرير إلى الدقي وبولاق الدكرور. ثم نمت مدينة الأوقاف إلى عدة أحياء أشهرها المهندسين والعجوزة، ومن ثم توالت الطرق القاطعة للوادي الزراعي موازية لشارع الهرم شماله وجنوبه، كان آخرها محور ٢٦ يولية واستكمال الدائري من المنيب إلى الهرم. ولا نشك في أن هذه العملية سوف تستمر من إمبابة وبولاق الدكرور إلى الواجهة الصحراوية شمال الأهرام في اتجاه مدينة ٦ أكتوبر والمدن الأخرى إلى جوارها .

والملاحظ بصفة عامة أن النمو العمراني غرب النيل هو غالبه الأعم سكني بدرجات مختلفة ولا تتداخل فيها أنشطة أخرى (باستثناء التجارة بأحجامها) كالقاهرة إلا في أقل القليل. وأقرب ما يتشابه مع القاهرة ذلك التداخل الملحوظ في إمبابة بين السكن والأنشطة الحرفية.

ونتيجة النمو السريع فإن أقسام الجيزة كلها ذات كثافات عالية القيمة، مع استثناء قسم الدقي الذي تسيطر على أجزاء كثيرة منه أشكال من السكن المترف وتحول الكثير من الفيلات إلى الأنشطة الطبية والعلاجية. ولا شك في أن التزاحم عال في الأحياء الفقيرة في إمبابة والجيزة الجنوبية والدكرور والقرى الكثيرة في الهرم والعمرانية.

وإذا بعدنا عن متاهات الأرقام في أقسام القاهرة الكبرى فإنه يمكن تلخيص الموقف السكاني إجمالا على نحو ما يظهر من الجدول الآتي والخريطة ٤-٤ .

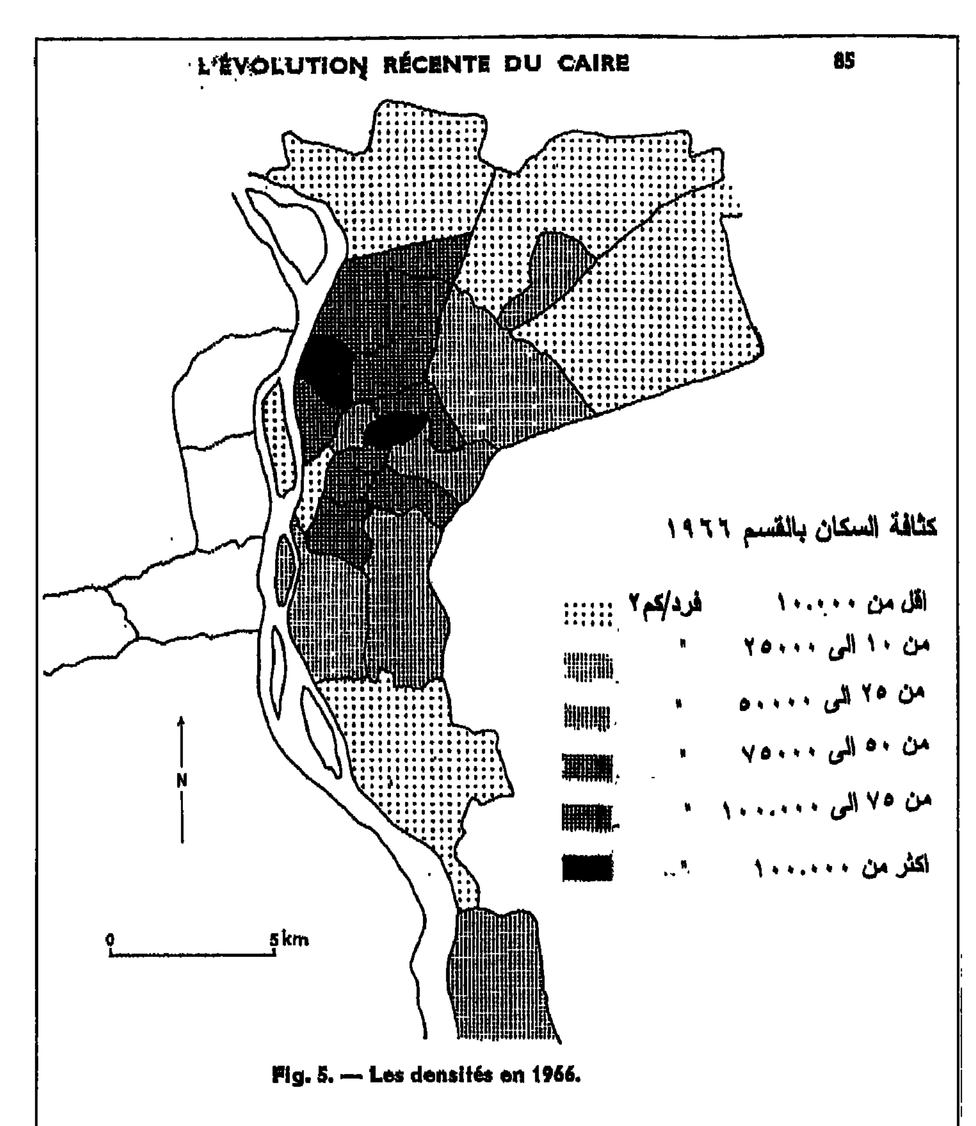
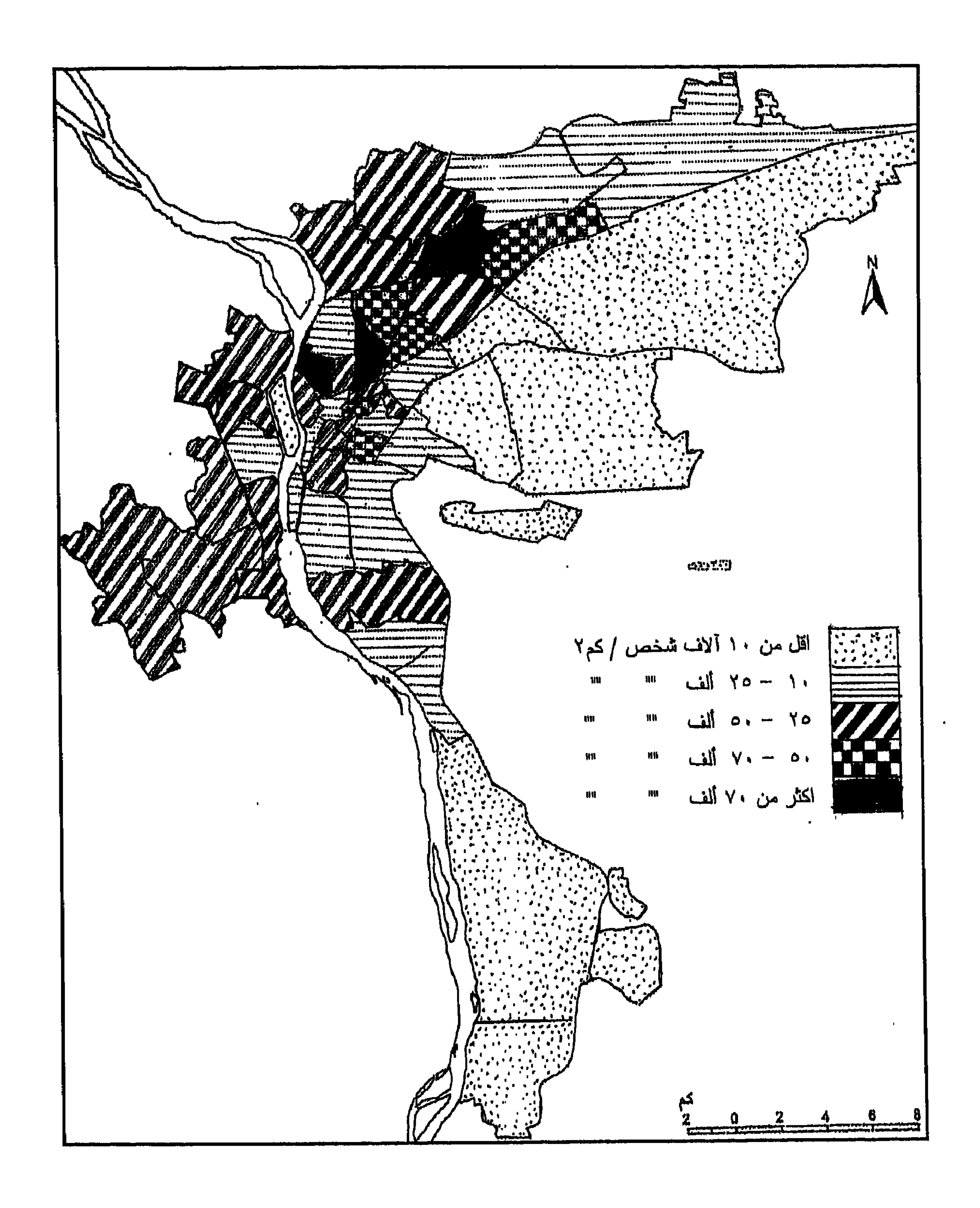


Fig. 5. — Les densités en 1966.

la répartition de la population étrangère, ce dernier élément étant intro-
comme moyen de pondération des autres résultats.
e nombre moyen de logements par immeuble nous fournit un indice
tatif du degré d'urbanisation, ou plutôt du degré d'apparence urbaine.
uis le Nil en direction de Héliopolis, le centre moderne jouit d'un visage
in semblable à celui de beaucoup de villes européennes ; il tend à rejoindre
nlieue du baron Empain, qui lui ressemble à plus d'un titre.
a position relativement favorable occupée par les quartiers Nord
laq, Rod el Farag, Sahel) ne doit pas faire illusion ; elle part d'un prin-
totalement différent et il faut beaucoup plus évoquer l'exiguïté des
rtements que des immeubles élevés, particulièrement à Boulaq. Il est
que la partie nord de Sahel est occupée par de grands immeubles récents,

خريطة ٤ ـ ٢ كثافة السكان لعام ١٩٦٦ في محافظة القاهرة



خريطة ٤ ـ ٣ كثافة السكان لعام ١٩٩٦ في محافظة القاهرة

ست مناطق تجميعية لإقليم القاهـرة الكبرى

من القاهرة الكبرى	الوسط	الشمال	شمال شرق	الشرق	الجنوب	الغرب
المساحة ٪	٤,١	١٠,٤	٩	٣٦,٨	٢٦,٤	١٣,٢
السكان ٪	٦,٣	٢٠,٥	١٩,٦	١٢,٥	١٨,٦	٢٢,٥
الكثافة بالألف	٣٠	٣٨,٤	٤٢,٢	٦,٦	١٣,٧	٣٣,٢

ويمكن تلخيص نتائج الجدول فيما يلي :

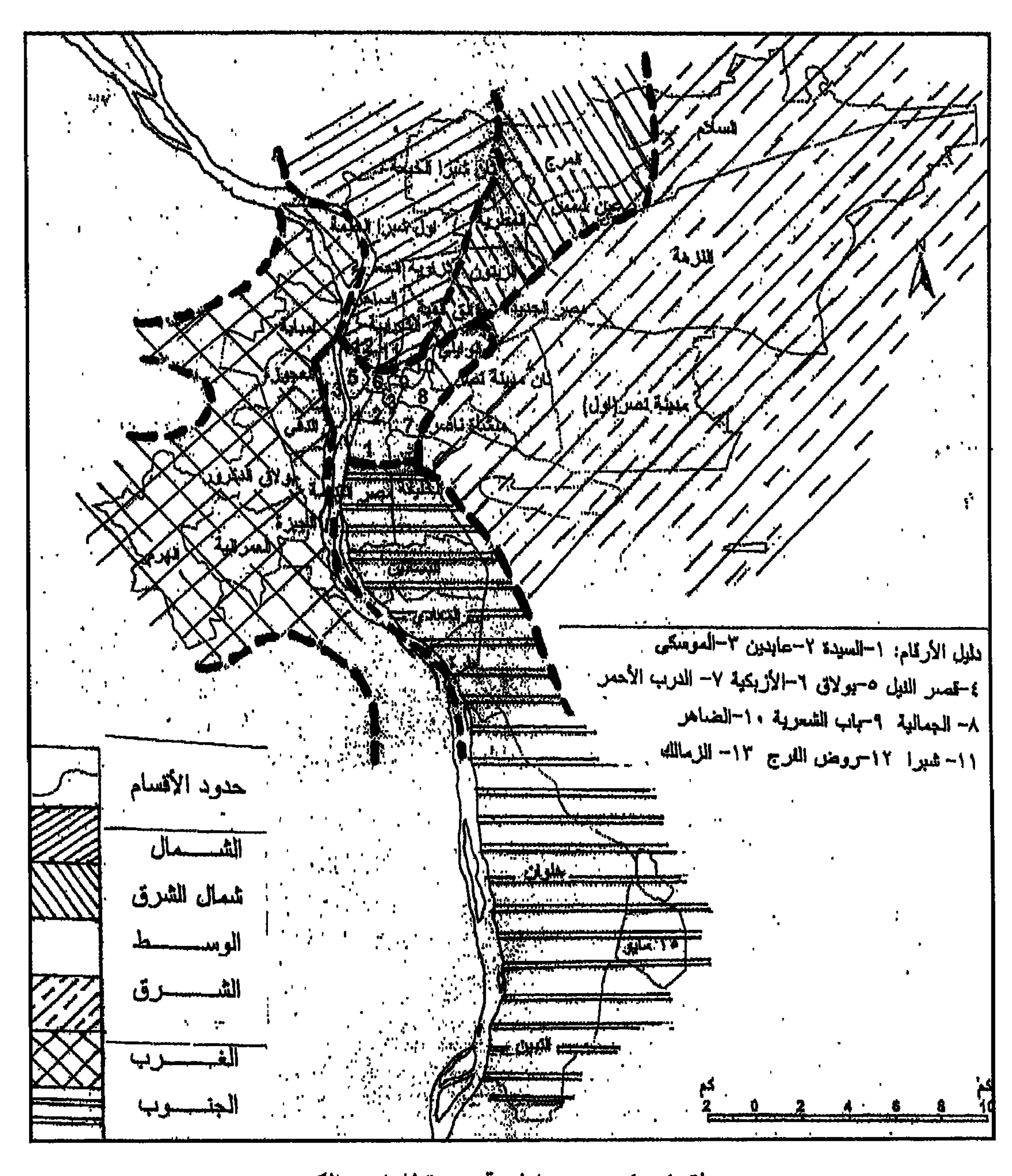
١ـ منطقتي الشمال والجنوب هما مناطق الصناعة الرئيسية في القاهرة الكبرى وخاصة في شبرا الخيمة وحلوان والتبين مما يؤدي إلى كثافات سكانية عالية متداخلة وسط المصانع مما يترتب عليه أحزمة فقر شديد مع بعض العشوائيات .

ويكونان معا ٣٧٪ من مساحة القاهرة الكبرى و ٣٩٪ من سكانها .

روض الفرج والساحل في الشمال كانت تناظر منطقة أثر النبي في مصر القديمة من حيث الوظيفة التجارية كموانى نهرية للقاهرة . ونفس الظاهرة النهرية هي التي جعلت منهما شرائط تنمية عمرانية حديثة لأبراج إدارية وحكومية وسكنية ومستشفيات شاسعة وفنادق كبيرة على طول الواجهة النيلية من أغا خان إلى بولاق في الشمال ومن أثر النبي إلى المعادي في الجنوب .

ولكن خلفهما مباشرة ما زالت أشكال العمران الفقير الكثيف يسيطر على روض الفرج والساحل لتلتحم مع السكن الكثيف والطفيلي في الزاوية الحمراء والشرابية في النطاق التجميعي الشمالي . وعلى الصورة ذاتها نجد في النطاق التجميعي الجنوبي أحزمة من السكان والسكن الفقير خلف الكورنيش من فم الخليج إلى دير النحاس و الإسكان الشعبي من «أبو السعود» إلى المناطق المحيطة بالكنائس والأديرة وجامع عمرو حول شارع حسن الأنور والمدابغ القديمة ودار السلام وإسطبل عنتر والعزب القديمة شمالي المعادي . وتمتد هذه الظاهرة أيضًا جنوب طرة إلى التبين ومعظمها سكن فقير إلى شديد الفقر وخاصة في عشوائيات جنوب المعصرة وعلى طول ترعة الخشاب وفي التبين والمرازيق . والنقاط المضيئة في الجنوب هي السكن متوسط الحال في مدينة حلوان وجامعة حلوان إلى الشمال منها ، والسكن المخطط في مدينة ١٥ مايو .

٢ـ المنطقة التجميعية في الشمال الشرقي هي ثاني أصغر قطاعات القاهرة الكبرى بمساحة نحو ٩٪ ، لكنها تستأثر بحوالي خُمس السكان مما يجعلها أعلى مناطق القاهرة في كثافة السكان . كانت المنطقة تتشكل من سكن الموثرين عند نشأتها في أحياء القبة والزيتون والمطرية . ولكن فيلات وقصور المنطقة تقسمت إلى مساكن صغيرة المساحة في الصورة التي سبق ذكرها في الفصل الأول من حيث وجود الظاهرة المعكوسة : ابتلاع السكن الفقير القروي الأصل للسكن الموسر . وبذلك أصبحت المنطقة هي الأولى في القاهرة لنطاق الفقر مع نمو هذا النمط على حساب الأرض الزراعية في المطرية وعين شمس والمرج غربا في اتجاه ترعة الإسماعيلية عند



خريطة ٤ ـ ٤ ست مناطق تجميعية للقاهرة الكبرى

مسطرد، وشمالا مع خط حديد الضواحي الذي أصبح مسارا لخط مترو الأنفاق الأول. ومما يزيد كثافة السكن والسكان نشأة منطقة صناعية حرفية في قباء والحرفيين وعلى طول طريق جسر السويس من عين شمس إلى السلام.

٣- منطقتا الشرق والغرب هما بصورة أساسية مناطق سكنية لكنهما يختلفان. ففي الشرق نمط سكن متوسط إلى موسر في مصر الجديدة والنزهة ومدينة نصر، بينما الغرب يسيطر على غالب سكانه النمط الفقير عدا شرائح كورنيش النيل وسكان قسمي العجوزة والدقي. ويضم الشرق تركزا واضحا في السكن الطفيلي الصحراوي والجبلي في عزبة الهجانة وعزب منشأة ناصر ووادي الدويقة، بينما السكن الطفيلي في الغرب هو بالأساس سكن ريفي متدهور حيث فقد السكان مهنة الزراعة وتحولوا إلى أجراء وأعمال غير ماهرة. وتتمثل في المنطقتين تجمعات واسعة للنشاط التجاري الحديث الذي يمثله أسواق «المول» المجمعة في مصر الجديدة وعباس العقاد وشارع الهرم وبعض شوارع المهندسين. وهذا التحول ناجم عن ضيق الأسواق الأصلية في وسط القاهرة ووجود رأسمال استثماري في أشكال التجارة الحديثة.

٤- وسط القاهرة التي تشكل أقل مناطق القاهرة مساحة وسكانا لا تزال تنقسم إلى وسط شرق ووسط غرب ولكل منهما صفات خاصة بين التكوين القديم والحديث، لكنهما معا يكونان أكبر مناطق الأعمال الحكومية والعامة والخاصة والتجارة بقسميها الجملة والقطاعي ونشاط حرفي في غالبه تقليدي. والملاحظ تناقص السكان عددا في هجرة إلى مناطق القاهرة الأخرى بالصورة التي أسلفنا الكلام عنها.

شكل ٤ -١١ مقارنات ديموجرافية واجتماعية لبعض أقسام القاهرة

حسب نتائج تعداد ١٩٩٦

	ب. الشعرية	الجمالية	قصر النيل	الدقي	م. نصر	البساتين	حلوان	المطرية	ر. الفرج
%دون ١٥ سنة	14.3	20.1	17.8	12.8	20.6	32.6	29.2	30.1	15.7
فئة ١٥-٦٠سنة	76.1	75	70.4	67.6	75.1	57	52.6	66.3	70.4
% الأمية	27.3	30.6	9	9.3	4	28.3	34	22.9	25.5
% جامعي	9.8	7	41.8	40.2	30	9.8	13.5	6.9	12
% مبان سكن	63.6	48.3	24.9	58.1	57.4	83.4	82	90.2	84.5
%سكن وعمل	7.3	12.5	29.4	17.9	12.9	5	3	3.9	6.7
مبان عمل	19.9	29.8	39 5	18.4	7.8	3.4	4.9	2.2	6 1
متوسط الأسرة/فرد	3 8	3.9	2.7	3.2	4	4.2	4.2	4.3	3.8

و يظهر الشكل ٤ – ١١ مقارنات ديموجرافية واجتماعية لنماذج من مناطق القاهرة الكبرى وهو لا يحتاج إلى شرح كثير. باب الشعرية والجمالية يمثلان القاهرة القديمة حيث يرتفع نسبة العاملين إلى +٧٥٪ مع ارتفاع قيمة الأمية إلى نحو ثلث السكان وانخفاض عدد أفراد الأسرة نتيجة هجرة الأسر الجديدة وبقاء الأسر القديمة في أحيائها التقليدية. كذلك تتميز الأبنية بارتفاع نسبي لأبنية العمل وأبنية مختلطة للعمل والسكن معا. وباختصار فالجمالية وباب الشعرية يمثلان بقايا النمط السكني/ الحرفي التقليدي. ويمكن أن نضم روض الفرج إلى هذا النموذج مع اختلاف الارتفاع الكبير في نسبة أبنية السكن في روض الفرج، فالأعمال قليلة خاصة بعد انتقال سوق الجملة إلى العبور.

وتشبه حالة قصر النيل الجمالية في كثرة أبنية العمل وارتفاع نسبة فئة قوة العمل ولكنها تختلف في ارتفاع كبير لفئة الجامعيين وانخفاض الأمية. وذلك ناجم عن كون قصر النيل هي مركز الأعمال والتجارة الحديثة. ويتشابه الدقي ومدينة نصر في الكثير من المعطيات باعتبار أنهما أحياء سكنية متوسطة إلى موسرة.

أما حالات حلوان والبساتين والمطرية فتشترك في ارتفاع نسبة الأطفال إلى ٣٠٪ أو أكثر

وانخفاض قوة العاملين وسيادة أبنية السكن وقلة واضحة في أبنية الأعمال وارتفاع نسب الأمية، فنحن هنا أمام أحياء كثيفة السكان وبخاصة الطفيليين.

بعض مظاهر ديموجرافية

المظاهر الديموجرافية التي تظهر خصائص سكان مدينة أو إقليم ما متعددة ربما كان من أهمها نسبة الذكور والإناث في المجتمع، ودرجة الخصوبة التي توضح إمكانيات النمو السكاني إلى النمو الفعلي السنوي، وتركيب المجتمع من الفئات العمرية والهرم السكاني الناجم عن هذا التركيب ودلالاته في النمو والثبات السكاني وتكوين قوة العمل، والخصائص الصحية للمجتمع الناجمة عن دراسة نسب الوفيات العامة ووفيات الأطفال والرضع بصفة خاصة ونسبة كبار السن إلى مجموع السكان، وغير ذلك من الأمور التي توضح في مجـمرعها أداء المجتمع ككائن حي : هل ينمو أم ينكمش ؟ هل هو مجتمع صحي أم تشوبه أمراض مزمنة أو متوطنة تقلل أو تقزم طاقته الإنتاجية ؟ وفيما يأتي سوف نتناول – قدر المعلومات الرقمية المتاحة – بعضا من هذه الموضوعات للتعرف بصورة عامة على الشكل الداخلي لمجتمع القاهرة.

تركيب الجنس

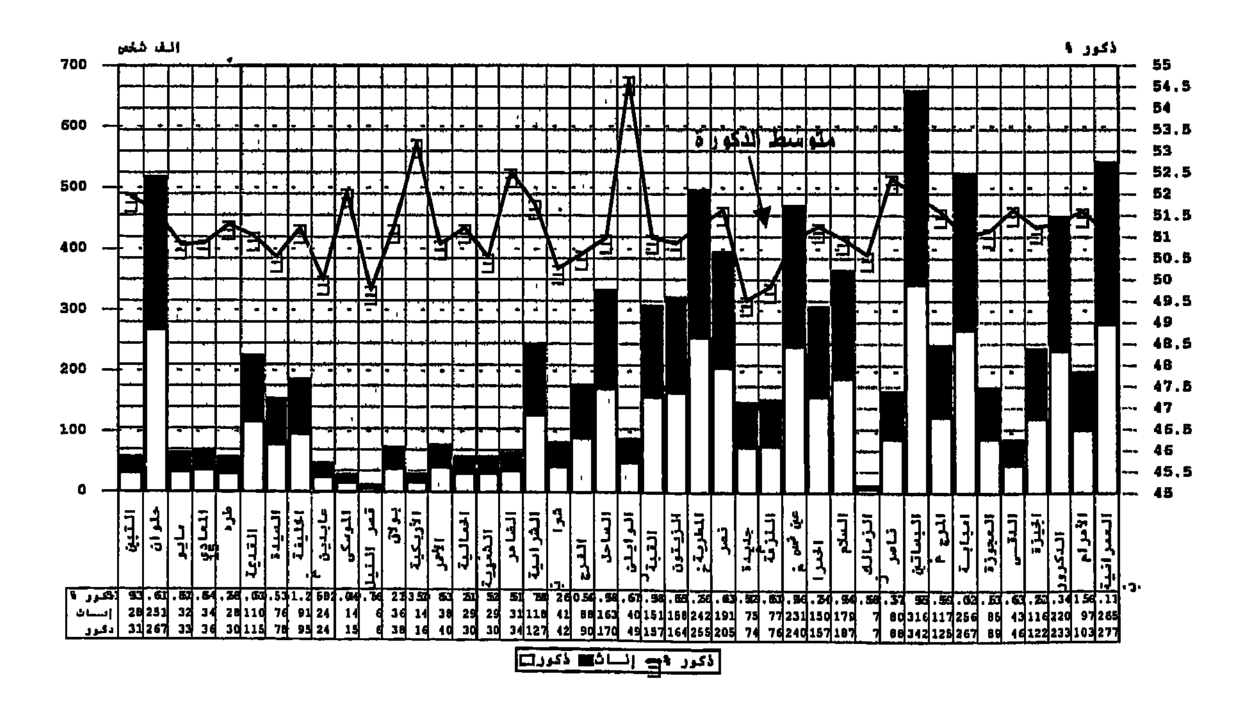
مصر من الدول التي تزيد فيها نسبة الذكورة بدرجة محسوسة. وينعكس ذلك على سكان القاهرة التي تبلغ نسبة الذكور فيها ٥١,٢٪.

المنطقة والإقليم	مصر	حضر	ريف	محافظات حضرية	محافظات الدلتا	محافظات الصعيد	محافظات الحدود
٪ ذكور	٥١,١٧	٥١,٢٧	٥١,٠٩	٥١,٢٣	٥١,٠٨	٥١,٢٥	٥٣,٤

وتختلف أقسام القاهرة اختلافا محسوسا فيما بينها في ارتفاع نسبة الذكور عن الإناث كما يتضح من الشكل ٤-١٢ . أعلى نسبة ذكور في الوايلي والأزبكية وأدناها في مصر الجديدة والنزهة . وفوق متوسط القاهرة عدد من الأقسام هي التبين وحلوان والموسكي والظاهر والشرابية ومدينة نصر والبساتين والمرج والدقي والأهرام، وأغلبها تتسم بوجود أعمال شتى . وأقل من المتوسط سكان الأقسام التي تمثل أحياء سكنية بالأساس عدا قصر النيل وعابدين حيث تقتضي الأعمال زيادة الإناث العاملات عكس الموسكي، أو ربما عوامل ديموجرافية اجتماعية أخرى تحتاج تفسيرات مطولة يتصدى لها الديموجرافيون .

شكل ٤ ـ ١٢ سكان أقسام القاهرة ١٩٩٦

الذكور والإناث



التركيب العمري لسكان القاهرة

يتميز الهرم السكاني لمصر والقاهرة بسيادة قاعدة كبيرة من صغار العمر، وقمة صغيرة من كبار السن. ويعبر الجدول الآتي عن تركيب فئات العمر المصرية عامي ١٩٨٠ و١٩٩٦ مقارنا بالقاهرة ١٩٩٦. والواضح أن هناك تغيراً محسوساً في هذا التركيب نوجزه في النقاط الآتية:

فئات العمر الرئيسية لمصر والقاهرة

[نسب مئوية]

فئـة العمـر	أقل من ١٥ سنة	١٥ ـ ٦٠ سنة	أكثر من ٦٠ سنة
مصر ١٩٨٠	٣٩,٨	٥٣,٦	٦,٥
مصر ١٩٩٦	٣٥	٥٩,٩	٥,١
القاهرة ١٩٩٦	٢٨,١	٦٦	٥,٩

١ـ قاعدة الهرم المتكونة من صغار السن آخذة في الانكماش بين ١٩٨٠ و١٩٩٦. وهذه علامة جيدة حيث إن نسبة الإنجاب قد بدأت تقل إلى معدلات معقولة. فقد انخفضت الخصوبة لدي النساء (معدل رقمي) من خمسة أطفال عام ١٩٨٢ إلى نحو ٣,٩ طفل عام ٩٢، وإلى ٣,٤ طفل متوسط أواسط التسعينيات. ومعنى ذلك أن الوعي بتنظيم الأسرة قد أخذ مسارا فعليا بوجه خاص في سكان الحضر الذين يشكلون نحو ٤٥ ٪ من سكان مصر. وذلك لأن سكان المدن يواجهون بأعباء حياتية تدعو إلى خفض عدد المواليد.

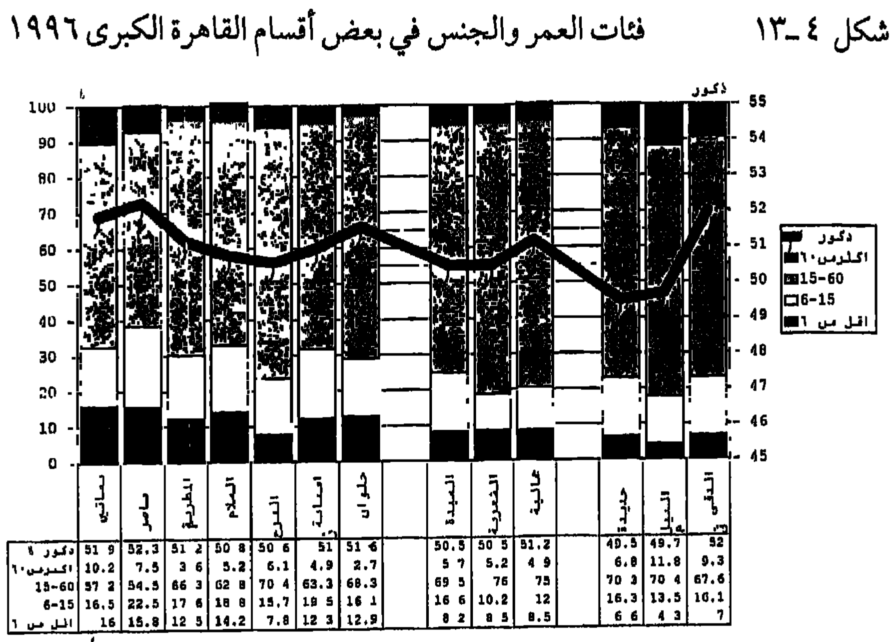
٢ـ الظاهرة الثانية انخفاض غير مرغوب في نسبة كبار السن. ولعل ذلك مرده إلى سكان المدن أيضًا حيث توترات الحياة والسكن غير الصحي وتلوث جو المدينة وسهولة الإصابة بأمراض العصر تساعد على إنقاص نسبة هذه الفئة من كبار السن.

٣ـ نسب القاهرة تؤكد فاعلية المدينة الكبيرة في ارتفاع الفئة الوسطى التي هي قوة العمل بمقدار ٦ ٪ عن متوسط مصر، وانخفاض نسبة صغار السن بمقدار ٧٪، تمشيا مع ما سبق ذكره من فاعلية تنظيم الأسرة في المدن. ففي مدينة الجيزة، وهي جزء من القاهرة الكبرى، ترتفع نسبة صغار السن عن تلك بالقاهرة بمقدار ٣,٢٪ وذلك لأن مدينة الجيزة تضم مجموعة كبيرة من السكان شبه الريفيين في بولاق الدكرور والعمرانية على سبيل المثال. فهم ريفيون سكنا وثقافة ومدنيون بحكم أعمالهم التي لم تعد الزراعة واحدة منها. ويؤكد ذلك انخفاض نسبة متوسطي السن بمقدار ٢,١٪ عن مثيلهم في محافظة القاهرة.

٤ـ ارتفاع نسبة كبار السن في القاهرة عن معدل مصر راجع إلى كثافة المؤسسات الصحية والعلاجية بصورة لا تصل إليها الإسكندرية وهي المدينة الثانية في مصر. وللسبب ذاته المذكور في النقطة الثالثة تنخفض نسبة كبار السن في الجيزة إلى ٤,٨٪.

وفي داخل القاهرة نجد تفاوتا واضحا بين سكان الأقسام المختلفة يعبر عنها الشكل ٤-١٣ بما لا يدعو إلى مزيد.

شكل ٤ ـ١٣ فئات العمر والجنس في بعض أقسام القاهرة الكبرى ١٩٩٦



							حلوان									
ذكور ٪	51 9	52.3	51 2	50 8	50 6	51	51 6		50.5	50 5	51.2		49.5	49.7	52
اكبر من ٦٠	10.2	7.5	3 6	5.2	6.1	4.9	2.7		5 7	5.2	4 9		6.8	11.8	9.3
15-60	57 2	54.5	66 3	62 8	70 4	63.3	68.3		69 5	76	75		70 3	70 4	67.6
6-15	16.5	22.5	17 6	18 8	15.7	19 5	16 1		16 6	10.2	12		16.3	13.5	10.1
اقل من ٦	16	15.8	12 5	14.2	7.8	12 3	12.9		8 2	8 5	8.5		6 6	4 3	7

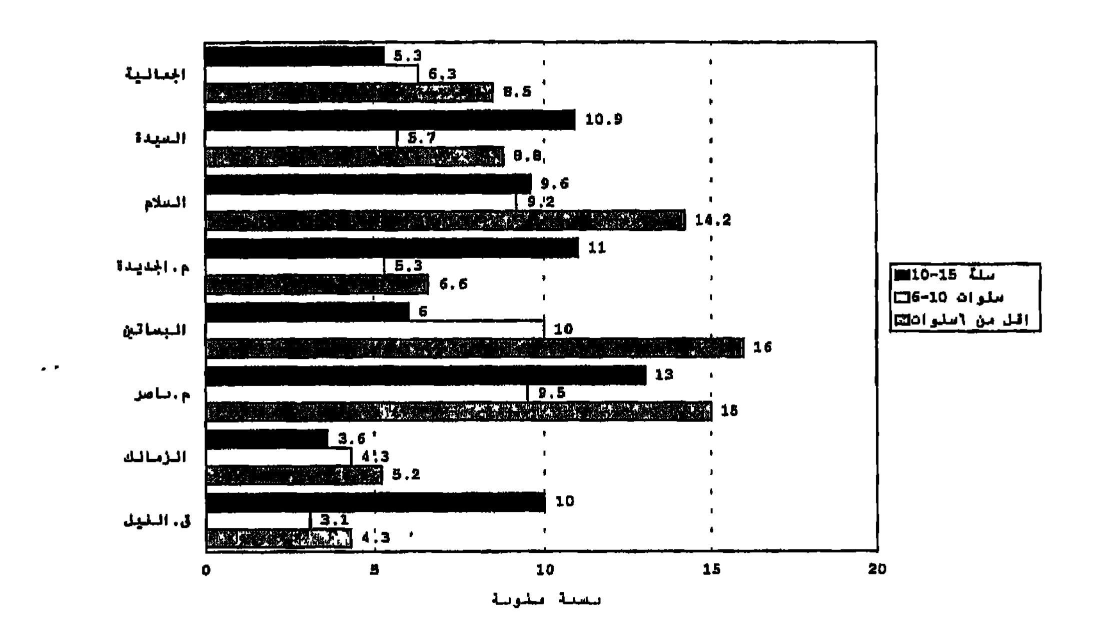
الشريط العرضي ٥٠,٥ إلى ٥١,٥ يمثل المتوسط العام للذكور في القاهرة

فمجموعة الأقسام إلى يسار الشكل ترتفع فيها نسبة صغار السن عن بقية الأقسام. فالسكان هنا إما طفيليين يسكنون عشوائيات منشأة ناصر والبساتين/ دار السلام وإمبابة، وإما هم من الفقراء والعمال الذين ترتفع فيهم نسب الأمية كالمطرية وحلوان وروض الفرج. وانخفاض نسبة صغار السن في مجموعة الأقسام الوسطى في الشكل غالبا ترجع إلى هجرة الشباب والأسر الجديدة إلى خارج الأحياء القديمة في السيدة زينب وباب الشعرية والجمالية. ويؤكد ذلك انخفاض نسبة الذكور بالقياس إلى البساتين ومنشأة ناصر وحلوان.

أما مصر الجديدة والدقي فتمثلان أحياء متسعة للسكن الجديد، فضلا عن أن السكان ينتمون إلى طبقات متوسطة أو ثرية. وأخيرا فإن سكان قسم قصر النيل يمثلون مناطق الأعمال والتجارة الرئيسية مما يؤدي إلى نحافة عددية للسكان وقلة في المواليد، فضلا عن الطبقة الموسرة في عمارات المنطقة وجاردن سيتي على وجه خاص. ومن الدلائل على ذلك انخفاض نسبة الذكور في قصر النيل ومصر الجديدة عن المعدل القاهري العام. والأغلب أن ارتفاع نسبة الذكور في الدقي يعود جزئيا إلى سكن نسبة من الأجانب الذين يعملون في السلك الدبلوماسي أو بيوت الخبرة.

وأخيرا هناك ملاحظة قد تكون ذات دلالة للمتخصصين في الديموجرافيا وأصول علوم السكان. فتحليل أرقام ١٩٩٦ لفئات السن الصغير قد أوضحت أن غالبية أقسام القاهرة تنتمي إلى واحد من النموذجين الذي يعبر عنها الشكل ٤-١٤.

شكل ٤ ـ ١٤ نموذجا تركيب السكان دون ١٥ سنة
نسب مئوية من مجموع سكان بعض الأقسام



النموذج الأول يعبر عنه تركيب هذه الفئة هرمي الشكل كما هو في الجمالية والبساتين والزمالك، بحيث يتناقص حجم الفئة تدريجيا مع ارتفاع العمر. وعلى سبيل المثال ينتمي إلى هذا النموذج الهرمي حلوان وباب الشعرية والمرج. والسلام تنتمي إلى هذا النموذج بصورة تقريبية.

النموذج الثاني يتصف بأن فئة العمر ٦-١٠ سنوات أصغر مما قبلها وبعدها. ويمثل هذا النموذج سكان السيدة زينب ومنشأة ناصر. وينتمي سكان مصر الجديدة وقصر النيل إلى هذا النموذج وإن كانوا يختلفون في أن فئة ١٠-١٥ سنة أكبر من الفئة دون ٦ سنوات. وكذلك ينتمي للنموذج الثاني سكان أقسام أخرى نذكر منها على سبيل المثال روض الفرج وإمبابة و الدقي. كما أن جملة سكان القاهرة ومدينة الجيزة تظهر فيهما صفات النموذج الثاني.

ملاحظات: الأرقام الواردة تحت تواريخ ثابتة مثل ١٩٩٦ مصدرها منشورات التعدادات العامة الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء بالقاهرة. بعض أرقام الخصوبة والهرم السكاني لسنة ١٩٨٠ وما قبلها مصدرها محمد السيد غلاب «السكان» في كتاب «جغرافية مصر» إصدار المجلس الأعلى للثقافة ــ القاهرة ١٩٩٤. خريطة الأقسام الإدارية للقاهرة الكبرى ومساحات الأقسام عن رسالة ماجستير غير منشورة لسامح إبراهيم عبد الوهاب ــ آداب جامعة القاهرة.

إحصاءات سكانية للقاهرة ١٩٩٦ (جدول ١)

الأقسام	جملة السكان (آلاف)	ذكور (آلاف)	إناث (آلاف)	الأمية ٪
التبين	٥٩	٣١	٢٨	٢٨
حلوان	٥١٨	٢٦٧	٢٥١	٣٤
١٥ مايو	٦٥	٣٣	٣٢	٨
طرة	٥٨	٣٠	٢٨	٢٩
المعادى	٧٠	٣٦	٣٤	١٠
م. القديمة	٢٢٥	١١٥	١١٠	٣١
السيدة	١٥٥	٧٨	٧٦	٢٣
الخليفة	١٨٦	٩٥	٩١	٣١
البساتين	٦٥٨	٣٤٢	٣١٦	٢٨
عابدين	٤٨	٢٤	٢٤	١٦
الموسكى	٢٩	١٥	١٤	٢٧
قصر النيل	١٣	٦	٦	٩ ،
الزمالك	١٥	٧	٧	٥
بولاق	٧٤	٣٨	٣٦	٣٤
الأزبكية	٣٠	١٦	١٤	١٨
د. الأحمر	٧٨	٤٠	٣٨	٢٦
الجمالية	٥٩	٣٠	٢٩	٣٠
ب. الشعرية	٥٩	٣٠	٢٩	٢٧
الظاهر	٦٥	٣٤	٣١	١٢
منشأة ناصر	١٦٩	٨٨	٨٠	٥١
الشرابية	٢٦٦	١٢٧	١١٨	٣١
شبرا	٨٣	٤٢	٤١	٢٤
ر. الفرج	١٧٨	٩٠	٨٨	٢٥
الساحل	٣٣٣	١٧٠	١٦٣	٢٠
ش. الخيمة	٨٧٠			
الزاوية الحمراء	٣٠٧	١٥٧	١٥٠	٢٧
الوايلي	٨٩	٤٩	٤٠	١٨
ح. القبة	٣٠٨	١٥٧	١٥١	٢٣
الزيتون	٣٢٢	١٦٤	١٥٨	١٦
المطرية	٤٩٨	٢٥٥	٢٤٢	٢٣
عين شمس	٤٧٢	٢٤٠	٢٣١	١٨
المرج	٢٤٢	١٢٥	١١٧	٢٨
السلام	٣٠٠	١٨٧	١٧٩	٢٨
النزهة	١٥٣	٧٦	٧٧	٦
م. الجديدة	١٥١	٧٥	٧٦	٦
م. نصر	٣٩٧	٢٠٥	١٩١	٦
إمبابة	٥٢٣	٢٦٧	٢٥٦	٢٩
العجوزة	١٧٥	٨٩	٨٥	١٥
الدقي	٨٨	٤٦	٤٣	٩
الجيزة	٢٣٨	١٢٢	١١٦	٢٨
بولاق الدكرور	٤٥٤	٢٣٣	٢٢١	٢٤
الأهرام	٢٠٠	١٠٣	٩٧	٣٠
العمرانية	٥٤٢	٢٧٧	٢٦٥	١٧

* تتابع الأقسام حسب ترتيب كتابي التعداد لسكان القاهرة والجيزة سنة ١٩٩٦ .

إحصاءات سكانية للقاهرة ١٩٩٦ (جدول ٢)

الأقسام	المساحة	الكثافة	عدد الأسر بالألف	التزاحم فرد/غرفة
التبين	٢٥	٣	١٢	١,٢
حلوان	٥٥,١	٩,٥	١٢٣	٩,٤
١٥ مايو	٦,٩	٨	١٥	١,٨
المعادي - طرة	١١,٣	١١	٢٠-٢٠	١,٨-٠,٦
بساتين	١٤	٤٧	١٥٧	١,٧
م. القديمة	١٠,٦	٢١	٥٧	١,٨
الخليفة	١٠,٦	١٧	٥١	١,٧
السيدة	٣,٧	٤٢	٤٢	١,٣
عابدين	١,٧	٢٩	١٥	١,٤
الموسكى	٠,٨	٣٦	٨	١,٦
قصر النيل	١,٣	١٠	٤	٠,٧
الزمالك	٢,٦	٦	٨	٠,٩
بولاق	٢,٤	٣١	٢٢	٢
الأزبكية	١,٥	٢٠	٨	٠,١
الظاهر	٢	٣٢	١٨	١,٤
الجمالية	٢,٥	٢٤	١٥	١,٩
الدرب الأحمر	١,٤	٥٥	٢١	١,٦
ب. الشعرية	٠,٩٨	٦٠	١٦	١,٤
ر. الفرج	٢,٥	٧١	٤٦	١,٦
الساحل	١٤	٢٤	٨٤	١,٦
شبرا	٢,٤	٣٤	٢٢	١,٦
الشرابية	٣,٣	٧٣	٥٨	٢,١
الزاوية الحمرا	٤,٧	٦٥	٦٩	
ش. الخيمة	٢٥,٣	٣٤	١٩٢	
الوايلى	٥,٧	١٥	٢٢	١,٦
ح. القبة	٤,٤	٦٩	٧٦	١,٨
الزيتون	٧,٧	٤١	٧٩	١,٦
المطرية	٦,٥	٧٦	١١٥	١,٨
عين شمس	٨,٨	٥٣	١١٨	١,٦
المرج	١٢,٣	٢٠	٥٥	١,٧
السلام	٣٦,١	١٠	٨٦	١,٨
النزهة	٦٦,٨	٢	٤٢	٠,٩
م. الجديدة	٢٩,٢	٥	٤٤	١,٥
م. نصر	٤٦,٢	٨,٥	٩٦	
م. ناصر	٧,٩	٢١	٣٩	
إمبابة	١٣,٥	٣٩	١٢٠	١,٤
العجوزة	٥	٣٥	٤٦	١
الدقي	٥,٤	١٦	٢٥	٠,٩
الجيزة	٧,٥	٣١	٥٧	١,٣
بولاق الدكرور	١٥,٨	٢٨	١٠٧	١,٣
الهرم	١٩,٦	٣٨	٤٧	١,٤
العمرانية			١٣٢	١,٢

* ترتيب الأقسام حسب تتابع المكان الجغرافي.

الفصل الخامس

القاهرة والأنشطة الاقتصادية

تعرفنا في الفصل الرابع على أعداد السكان وتوزيعهم المكاني على أقاليم وأقسام القاهرة وبعض مواصفاتهم الديموجرافية. والآن سنحاول إعطاء بعض المظاهر في العمل والحركة من مكان لآخر داخل هذه المدينة الكبيرة.

قوة العمل في القاهرة

تحسب قوة العمل نظريا للسكان في فئة العمر ١٥ ـ ٦٠ سنة شاملة الجنسين معا. وحيث إن الإناث في معظم مناطق العالم أقل مساهمة في قوة العمل من الذكور فإن قوة العمل هي في الغالبية الساحقة أقل من ١٠٠٪. ويضاف إلى ذلك نسبة البطالة التي تتأرجح كثيرا نتيجة لعوامل اقتصادية تكنولوجية ونقص في التدريب وتعلم المهن المختلفة، فإن قوة العمل تنخفض أيضًا بنسبة المتعطلين.

عدد السكان الذين هم في قوة العمل في محافظة القاهرة [١] أربعة ملايين و٥٢٥ ألفا بنسبة ٦٦,٧٪ من مجموع سكان المحافظة. وعدد المشتغلين هو مليون و٨٢٢ ألفا بنسبة تبلغ نحو ٢٧٪ من مجموع سكان المحافظة، و نسبة ٤٠٪ من قوة العمل النظرية، منهم نحو ٣٪ عاطلين[٢]. وفي مدينة الجيزة يبلغ عدد السكان في فئة قوة العمل ١,٤٢ مليونا، بينما عدد المشتغلين هو ٦٥٢ ألفا بنسبة ٤٥٪ من قوة العمل و٢٩٪ من سكان الجيزة.

---

(١) الأرقام عن: «النتائج الأولية للتعداد العام للسكان ١٩٩٦» من كتابي محافظة القاهرة، ومحافظة الجيزة، وكتاب «التعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت ١٩٩٦ ـ محافظة القاهرة» مرجع ١١٠٠/١٩٩٧ أ. م. ت. وكذلك دراسات عينة متعددة منها «إحصاء العاملين المدنيين بالحكومة وقطاع الأعمال العام عن الحالة في ١ـ١ـ١٩٩٦»، مرجع ٧١ـ١٢٥٢٣ يولية ١٩٩٧» و«النشرة السنوية لبحث العمالة بالعينة في جمهورية مصر العربية عام ١٩٩٧» مرجع ٧١ـ١٢٥٢٥ أغسطس ١٩٩٩، وكلها صادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ـ القاهرة.

(٢) ٣٪ بطالة رقم متدني، فحسب الأرقام الإحصائية تصل البطالة في مصر إلى ١٠٪ من مجموع المشتغلين بالجمهورية. وحسب جدول ٥ ـ ٢ تصل البطالة في القاهرة إلى ٧,٧٪ من جملة المشتغلين ـ وهو قيمة متحفظة وأقل من الواقع الحالي حيث تشغل البطالة بال الناس والحكومة.

جدول ٥ ـ ١

توزيع العمالة والمنشآت في محافظة القاهرة على قطاعات العمل المختلفة[(١)]

قطـــاع العمـــالة	عدد المنشآت العاملة	عدد المشتغلين	٪ من إجمالي المشتغلين	٪ إناث عاملات
قطاع خاص واستثماري	٣٠٢١٩٨	٩٤٧٧٥١	٥٢,٢	١٦,٦
قطاعات اخرى (تعاوني ومشترك إلخ)	٤٦٥٢	٢٧٣٩٠	١,٥	٢٨,٣
قطاع الأعمال العام	٣٠٧٥	٢٤٤٤٧٩	١٣,٥	١٥,٥
جميع القطاعات عدا الحكومية	٣٠٩٩٢٥	١٢١٩٦٢٠	٦٧,٢	١٦,٦
القطاع الحكومي	٧٤٨٠	٥٩٥٣٠٠	٣٢,٨	٣٥,٠

جملة المشتغلين في محافظة القاهرة تعادل ١١,٥ ٪ من إجمالي العمالة الفعلية في جمهورية ء
البالغة ١٥ مليونا و ٨٣٠ ألفا . والعاملون في القطاع الحكومي في الجمهورية يبلغون أربعة مـلا
و٤٢٨ ألف يخص محافظة القاهرة ١٣٪ فقط . وترتفع هذه النسبة إذا كان الكلام عن القاهرة الكبرى

(١) الأرقام عن المصادر السابقة للجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء .

(١) عمالـة المـرأة

ويمكن أن نلاحظ من خانة العاملات من الإناث (جدول ٥ ـ ١) أن المساهمة في مجموعها أقل من ٢٠٪ من قوة العمل. وهي نسبة لا بأس بها لكنها تختلف في القطاعات المختلفة. فأعلى مستخدم للإناث هو القطاع الحكومي الذي تزيد فيه مساهمتهن عن ثلث قوة العمل الحكومية. ويلي ذلك أعمال في القطاعات الأخرى كالتعاوني ـ لكنه في مجموعه قطاع صغير العدد عمالة ومنشآت.

في مجالي التعليم والصحة / والعمل الاجتماعي تتفوق معدلات مساهمة المرأة في العمل على الذكور بنسبة ٥٤ ٪ و٥٢ ٪ من مجموع العمالة في المهنة على التوالي. يليهما في ذلك ٢٨٪ في الأعمال المالية والائتمانية. أما في بقية الأنشطة فتتراوح مساهمة الإناث بين ١٠٪ و١٦٪ من مجموع العمالة (على سبيل المثال ١١٪ في نشاط الفنادق والمطاعم، و٥ ,١٢٪ في الصناعات التحويلية، و٤ ,١٦ ٪ في تجارة الجملة ونشاط التشييد والبناء، و١٨٪ في نشاط العقارات والإعلان والتأجير وبحوث التطوير. وفي أوجه أخرى تنخفض مساهمة النساء عن ١٠٪ كالتعدين والمحاجر والصناعات الكيميائية. . إلخ.

وفي مجال البطالة نجد أنها أقل بين الإناث بالمقارنة بالذكور في المجموع العام (٣٧٪ من مجموع العاطلين ـ جدول ٥ـ٢) وفي كل فئات السن الأخرى. وربما رجع السبب جزئيا إلى أن نسبة العاملات تتركز في أصحاب المؤهلات التعليمية المتوسطة وفوق المتوسطة والجامعية، بينما يكاد ينعدم تشغيل من هن دون هذه المؤهلات. أما البطالة بين الذكور فتمتد لتشمل الأميين ومن هم دون الشهادة المتوسطة وكل المؤهلات الأخرى.

(٢) البطـالة

جدول ٥ـ٢ نسب العاطلين حسب فئات السن (١٩٩٧)

النطاق / فئة السن	١٥ـ١٩	٢٠ـ٢٤	٢٥ـ٢٩	٣٠ـ٣٩	٤٠ـ٤٩	٥٠ـ٦٠	جملة العاطلين
القاهرة ٪ من الجملة	٪١٦	٪٣٥	٪٣٨	٪٧,٥	٪١,٥	٪١,٥	١٣٩ ألفا
إناث ٪ من كل فئة	٪٤٠	٪٣٦	٪٣٨,٦	٪٣٢,٧	٪٥٠		٪٣٧
حضر مصر	٪١٧,٦	٪٣٧,٣	٪٣٤	٪١٠	٪٠,٦	٪٠,٤	٦٨٧ ألفا
إناث ٪ من كل فئة	٪٤٩,٤	٪٤٨,٥	٪٤٨	٪٥٣	٪٢٦		٪٤٨,٥
ريف مصر	٪٢٣	٪٣٦,٦	٪٣١	٪٨,٦	٪٠,٣	٪٠,١	٧٥٩ ألفا
إناث ٪ من كل فئة	٪٥٣,٥	٪٥١	٪٥٧	٪٦٩	٪٢٨		٪٥٤
إناث ٪ من كل فئة	٪٥٢	٪٥٠	٪٥٢,٥	٪٥٦,٧	٪٢٨,٨		٪٥١,٥

المصدر جدول ١٥ «النشرة السنوية لبحث العمالة بالعينة ١٩٩٧» الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء

الملاحظ من الجدول أن البطالة ترتفع بصفة عامة في الفئات من ٢٠ إلى ٣٠ سنة وهي المنطقة الحرجة من العمر قبل أن يستقر الشباب في وظائف ومهن محددة. أما ارتفاع البطالة بين الشباب من ١٥ إلى ٢٠ سنة فأمر منطقي؛ لأن هذه هي فترة استكمال التعليم فوق المتوسط، والذين لا يدرسون هم من صغار السن بحيث لا يسمح تأهيلهم بالتشغيل الكامل. وبطبيعة الحال تزداد الفروق بين القاهرة والحضر والريف. ففي القاهرة مجالات عمل أكبر من بقية مدن مصر وريفها لأسباب معروفة لا حاجة لتكرارها.

وطبقا للجدول نفسه فإن العاطلين في محافظة القاهرة يبلغ ٩,٦ ٪ من مجموع العاطلين في مصر، لكنهم يبلغون ٢٠٪ من مجموع العاطلين في حضر مصر. وهنا تكمن مشكلة البطالة في القاهرة حيث تزداد حدة في مجال جغرافي ضيق. بل وتتفاقم نتيجة تسرب العاطلين من ريف وحضر مصر إلى القاهرة بحجة إمكان الحصول على أي عمل ولو كان ذلك عملاً هامشيًا متقطع المدى.

(٣) مناهج التعليم والبطالة

واستمرارا للمعرفة نرى أن ٣٠٪ من العاطلين في القاهرة هم من حملة البكالوريوس والليسانس. وترتفع نسبة العطالة بين الحاصلين على التعليم المتوسط فتبلغ ٤٣ ٪. فكأن نظام التعليم المتوسط والجامعي يلقي بأعداد كبيرة إلى ميدان البطالة غالبا نتيجة عدم التأهيل الجيد، وللزيادة المفرطة في أعداد الخريجين، وأخيراً لضيق مجالات العمل لقلة الاستثمارات في مجالات العمل التي تستوعب عمالة بشرية لقدمها، والاتجاه إلى الاستثمار في منشآت أحدث لا تتطلب عمالة كثيرة. ومن هنا نجد تكدس الهيئات الحكومية وشبه الحكومية بعمالة زائدة لحل مشكلات الخريجين. وتسعى الحكومات إلى تأجيل زيادة عدد العاطلين بفتح طرق كثيرة للالتحاق بالدراسات الجامعية وفوق المتوسطة. وهذه حلول مؤقتة لمشكلات متشابكة بداية من زيادة السكان فوق المقدرات التقليدية لأسس الاقتصاد المصري، وانتهاء بمعترك العولمة غير واضح المعالم إلا بصورة جزئية في مجال التجارة الدولية الحرة وتأثيره على الأشكال الإنتاجية الوطنية في مصر. ومرة أخرى يرجى من المفكرين، وليس التربيون وحدهم، الجلوس معا لوضع إستراتيجية للتعليم لما بعد الإعدادية بحيث تكون مرنة التطبيق داخل خطوط أساسية ملزمة، وبحيث لاتصبح نمطا موحدا في أقاليم مصر المختلفة.

على سبيل المثال يمكن للأقاليم البحرية توجيه التعليم ناحية أنشطة البحر من أعمال الموانى المتعددة: نقل بحري وهندسة مواني وميكانيكا بحرية وحجر صحي وصناعات التخزين الحديثة وأحواش الحاويات وشحن وتفريغ آلي، وحسابات ومحاسبة سلعية وجمركية، وإدارة مواني وسجلات كمبيوترية، وأمن بحري على الأرصفة وفي البحر الإقليمي وأمن المنطقة الجمركية ومكافحة الحوادث والحرائق وأعطال إمدادات الكهرباء والمياه، وغير ذلك من أعمال وأنشطة المواني، لتخريج عمالة بدرجات متعددة أكثرها مؤهلات مهنية متوسطة وأقلها مؤهلات عليا في هذه المجالات.

وعلى النسق نفسه يمكن أن تركز المناهج التعليمية في أنحاء من الدلتا والصعيد على إشكاليات انتقاء البذور البيئية وتقليل استخدام الأسمدة الكيماوية والإنتاج والنقل والتشوين وأنظمة التسويق الزراعية الاحتكارية للمحاصيل المهمة الموجهة إلى التجارة الخارجية أو تلك المتجهة إلى الصناعات الزراعية. فعلى سبيل المثال إن العودة في العالم المتقدم إلى ملبوسات القطن والكتان تحتاج إلى مزيد من الاهتمام بكل نباتات الألياف لصناعات النسيج. وبالمناسبة كان الكتان المصري منذ عصور الفراعنة وإلى وقت ليس ببعيد مصدرا أساسيا للملبوسات. المطلوب تقنيات أحدث في المعالجة ليصبح الكتان والقطن علامات مصرية مميزة[1].

نتكلم كثيرا عن مشروعات زراعية «عملاقة» في شمال سيناء وتوشكى. ونتكلم أكثر عن غزو الصحراء وإقامة مستوطنات زراعية هي ناجحة بدرجات في غرب الدلتا كالتحرير والنوبارية، والصالحية في شرق الدلتا التي بدأت بداية حسنة ثم ركدت أو تراجعت. هل لدينا خطة واضحة عما يمكن زراعته في الأراضي الجديدة وبخاصة في منطقة الحرارة العظمى والتّبخر العالي في توشكى وشرق العوينات.

والسؤال الحاكم هو ماهية التوازنات بين محصول واحتياجاته المائية في ظل ظروف جغرافية مناخية معينة وبين القيمة المضافة للعائد دون دعم حكومي ؟ وما هي وسائل الري المزمع استخدامها، وما هي طرق تأهيل المزارعين عليها وعلى أصناف المحاصيل الجديدة ؟ وإذا كانت وزارة الزراعة تضع أسعارا عالية للفدان في الأراضي الرملية التي يهددها سفي الرمال المستمر، فما هي إذن الحوافز للاستيطان الجديد ؟

لهذا يجب استنباط مناهج تعليمية لتأهيل جيل جديد من مستوطني الأراضي الجديدة لكي يدخل معركة استصلاح في ظل ظروف غير مألوفة للميراث الزراعي المصري التقليدي. ومن ثم يجب أن تكون مناهج التعليم موجهة أساسا لتنشيط وتخليق قدرات الزراعة في الواحات وجنوب الوادي في توشكى وشرق العوينات وشرق حوض كوم أمبو من أجل مشروعات استزراع في ظل ظروف جديدة كل الجدة. وبنفس القدر يوجه التعليم في شرق وغرب الدلتا على زراعة حديثة في مركز الحسينية وشمال سيناء أو غرب النوبارية وجنوب بحيرة مريوط بطول ترعة بهيج وأرض البنجر.

على أن ذلك يجب أن يصحبه تأهيل مساند في التصنيع الزراعي، إذ لا شك أن المساحات المستجدة من الأراضي الزراعية لها طاقة استيعابية من المزارعين لا يجب أن يتعدوها وإلا وقعوا في الحلقة المفرغة من الفقر والبؤس والبطالة السافرة والمقنعة. وعلى ذلك يجب إضافة اقتصاد صناعي زراعي يفسح المجال أمام مزيد من السكان المهاجرين في الأرض الجديدة، ويتسنى من خلاله إنشاء مدن صغيرة إلى متوسطة تقوم على اقتصاديات الصناعة والخدمات. وكل ذلك يعطي المناطق الجديدة تكاملية في النشاط الاقتصادي تجعلها مستقلة إلى حد كبير عن مدن الوادي المتخمة بالناس والفقر إلى حد الجوع.

---

(١) حسب أرقام الكتاب الإحصائي السنوي للجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء - يونية ١٩٩٩ جدول ١١ـ٩، هناك تراجع في قيمة صادرا ت أساسية عام ١٩٩٨ قياسا على أرقام ١٩٩٤ يتراوح بين ٣٢ و٥٥٪ للقطن الخام وغزل القطن والأقمشة القطنية مع ارتفاع الأرز ٧٠٪ والبطاطس ٥٠٪.

(٤) العاملون والعاملون بأجر

ذكرنا أن عدد المشتغلين في القاهرة يبلغ مليونا و ٨٨٢٢٠٠ فرد غالبيتهم الساحقة مشتغلون بأجر كما يتضح من الجدول ٥ـ٣ .

جدول ٥ـ٣ **تقدير أعداد المشتغلين وأنواعهم بالقاهرة ومصر ١٩٩٦**

فئة العمر ١٥ ــ ٦٤ سنة

(الأرقام بالألف)

الإقليم	قطاع حكومي	قطاع عام	قطاع خاص	استثماري وغيره	الجملة	٪
القاهرة عاملون	٥٩٥	٣٠٧	٨٨٨	٣١	١٨٨٢	١٠٠
القاهرة (ع) باجر	٥٩٥	٣٠٧	٥٥٣	٣١	١٤٨٧	٨٢
حضر مصر (ع)	٢٣٨٣	٨٩٦	٣٤١٤	٨٢	٦٧٧٦	١٠٠
حضر (ع) باجر	٢٣٨٣	٨٩٦	١٦٧٩	٨٢	٥٠٤٠	٧٥
ريف مصر (ع)	٢٠٤٥	٣٩٧	٦٥٦٨	٤٣	٩٠٥٤	١٠٠
ريف (ع) باجر	٢٠٤٥	٣٩٧	١٩٦٦	٤٣	٤٤٥١	٤٩
مصر عاملون	٤٤٢٧	١٢٩٣	٩٩٨٩	١٢٥	١٥٨٣٠	١٠٠
مصر (ع) باجر	٤٤٢٧	١٢٩٣	٣٦٤٦	١٢٥	٩٤٩٢	٦٠

(ع) = عاملون.

المصدر: جدولي ١١ و ١٤ من «النشرة السنوية لبحث العمالة بالعينة في جمهورية مصر العربية عام ١٩٩٧». مرجع ٧١ـ١٢٥٢٥ الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء ـ القاهرة أغسطس ١٩٩٩ .

والملاحظ أن نسبة العاملين بأجر تبلغ أعلاها في القاهرة ثم تتدرج في الانخفاض في أقاليم مصر المذكورة بالجدول وتصل أدناها في ريف مصر . ولا شك أن ذلك يعود إلى أسباب عديدة نفرد منها :

١ـ ارتفاع نسبة الريفيين العاملين في أراضيهم أو محالهم التجارية والخدمية إلى ٥١ ٪ من مجموع العمالة الريفية ـ بغض النظر عن حجم الملكية أو الحيازة الزراعية أو نوع العمل التجاري وحجمه .

٢ـ المشتغلون في القطاعات الحكومية والعامة والاستثمارية هم عاملون بأجر، ومن ثم يتركز العاملون بدون أجر في القطاع الخاص ـ أي في حيازتهم من المنشآت والأراضي . وربما كانت هناك نسبة من العاملين في القطاع الاستثماري بدون أجر ولكن الأرقام التي لدينا لم توردها . وعلى العموم فإن القطاع الاستثماري والتعاوني والمشترك لا يعمل به عدد كبير من العاملين .

وفيما يختص بنسبة العاملات بدون أجر - أي صاحبات أعمال - تدل أرقام دراسة العمالة بالعينة سالفة الذكر على أن أقل نسبة من العاملات بدون أجر هي في القاهرة حيث تبلغ ٣٪ فقط، وترتفع إلى ٨٪ بين العاملات في كل حضر مصر، ثم ترتفع بشدة لتصل إلى ٧٠٪ في ريف مصر. وليس معنى هذا أن مليونا و٢٤٤ ألفا من ساكنات الريف هن صاحبات أعمال، بل الأغلب أنهن عاملات مجانا مع أسرهن في الأنشطة الممارسة، وخاصة الزراعة، إضافة إلى النشاط الإنتاجي التجاري التقليدي الصغير في الريف الذي تمارسه بعض الريفيات كبيع فائض البيض أو الدجاج أو الزبد والجبن.. إلخ في سويقة القرية أو القرية المجاورة.

وبرغم أن هذا النمط من عمالة النساء بدون أجر فيه إهدار جزئي لقوة العمل من ناحية وللقيمة المضافة للعمل من ناحية ثانية، إلا أنه نمط موروث من ناحية، ونظام اقتصادي ريفي متكامل منذ بضعة آلاف من السنين من ناحية أخرى. وحتى العاملات بأجر من النساء في أقاليم الريف يكاد عملهن أن يكون موسميا كطبيعة العمل الزراعي، مع أجور قد لا تتناسب مع الجهد المبذول بالقياس إلى أجور الرجال.

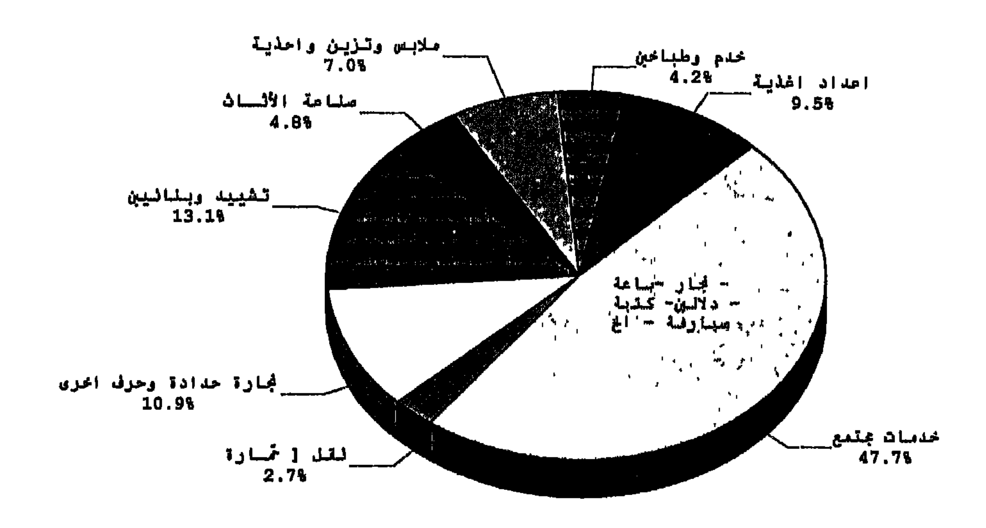
متى تصبح عمالة المرأة إضافة إلى الناتج المحلي العام؟ الأغلب أننا لا نتوقع حدوث ذلك إلا بعد استيفاء تدريجي لشروط منها:

* تعليم المرأة مهنيا، وليس فقط الخروج من دائرة الأمية.
* تغيير هيكلي في الزراعة المصرية، ليس فقط ميكنة الزراعة، بل أيضا تحديث نظام التسويق الحالي ومنح الفلاحين حوافز إنتاجية.
* إضافات لأوجه نشاط حديثة مكملة للزراعة كإعداد المنتج وتعليبه ونقله بمرونة كافية للتسويق المُحَدث، ونشر بعض الصناعات الريفية والصناعات الزراعية إلى قرى كثيرة من أجل خلق مجالات عمل عديدة للمرأة والرجل كحوافز للبقاء في الريف بدلا من الهجرة للمدن وبديلا لنظام العمل الريفي التقليدي الذي تتداخل فيه أشكال من العمل دون أجر مما لا يضيف للناتج المحلي العام الشيء الكثير.

ماذا يعمل سكان القاهرة؟

يذكر علي باشا مبارك في موسوعته القيمة «الخطط التوفيقية» أن مجموع العاملين في الحرف والصنائع بمدينة القاهرة بلغ ٦٣٤٨٠ عاملا بنسبة ١٨٪ من سكان المدينة موزعون على أنشطة يوضحها الشكل ٥-١ بما لا يزيد معه تفصيل كثير. بعض هذه الأنشطة قد استبدل بمهن أخرى، على سبيل المثال سائقي التاكسي ووسائل النقل الحديثة بدلا من الحمارة وأصحاب الحمير، كما أن الكثير من الحرف اليدوية كصناعة الأقفاص والخيامية وحرف الحدادة قد دخلت نطاق صناعات آلية حديثة.

شكل ٥ ـ ١ العاملون في الحرف والصنائع في القاهرة ١٨٨٢



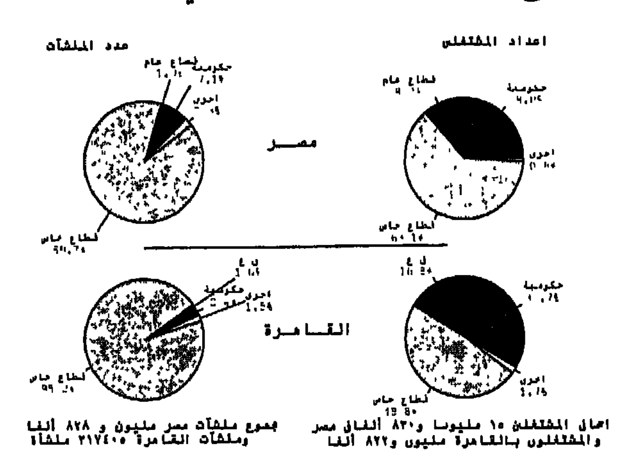
مجموع العاملين ٦٣٤٨٠ عاملا = ١٧ ٪ من سكان القاهرة البالغ عددهم ٣٧٤٨٣٢ نسمة

الأرقام مجمعة عن خطط علي مبارك ، الجزء الأول صفحات ٢٤٧ ـ ٢٤٩ .

وهناك بعض الصنائع غير مفهومة لنا في الوقت الحاضر مثل «الجرايرية» وعددهم ١١٥٥ فرد ، و«أمشاطية» و «قمراتية» وعددهما قليل (٧٨ و ٦٤ شخصا على التوالى) . وقد أدخلنا مهن الحلاقين والجواهرجية والصدفجية وتلاحمة السبح والساعاتية ضمن قائمة الزينة والتزين . وبرغم أنه يصعب إدخال أنشطة كثيرة ضمن التصنيف الحديث ، إلا أن الصورة التي أوردها علي مبارك تلقي الكثير من الضوء المهم على نشاطات أهل القاهرة حينما كانت طوائف الصناع والحرفيين في مرحلة الانتقال من النمط القديم إلى النمط الحديث الذي يكثر فيه استخدام الآلات ، وينتظم فيه العاملون في نقابات مهنية جديدة القواعد والشروط .

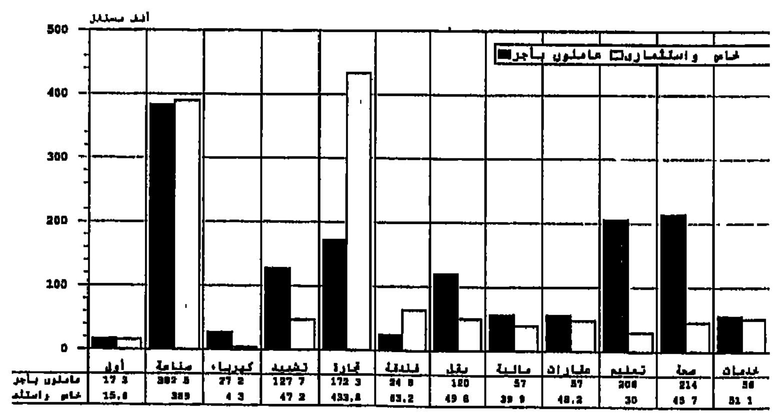
والملاحظة المهمة أن نسبة العاملين إلى سكان القاهرة ارتفعت بعد ١٢٠ سنة من ١٧ ٪ إلى ٢٧٪. ولكن الأعداد الفعلية توضح زيادة كبيرة من ٦٣ ألفا من العاملين إلى مليون و٨٢٢ ألفا . وبما أن عدد العاملين عند علي مبارك لا يشمل موظفي الحكومة والعاملين بمنشآتها ، فالأرجح المقارنة بالمشتغلين الحاليين في قطاع الأعمال الخاصة والاستثمارية وهم يبلغون نحو ٩٢٠ ألفا حسب أرقام ١٩٩٦ .

شكل ٥ ـ ٢ أنواع المنشآت وأعداد المشتغلين في مصر والقاهرة ١٩٩٦



ويوضح شكل ٥ـ٢ مجموعة من الحقائق منها التشابه في نمط توزيع المنشآت على القطاعات المختلفة في كل من القاهرة وإجمالي مصر، وأن منشآت القاهرة تعادل نحو ١٧ ٪ من إجمالي المنشآت العام. و فيما يختص بعدد العاملين تختلف الصورة بين القاهرة وجملة مصر: فأعداد المشتغلين في القطاع الخاص ترتفع في جملة مصر بالقياس إلى مثيله بالقاهرة. ويرجع هذا إلى دخول القطاع الريفي في إجمالي مصر بينما هو لا وجود له عمليا في القاهرة باعتبار أن القاهرة مركز الحكم وقاعدة الاقتصاد الأولى في الأنشطة الاقتصادية والحكومية عدا الزراعية، فإن نسبة المشتغلين في القطاعين الحكومي والعام والأشكال الأخرى من الأعمال ترتفع إلى ٥١ ٪ في القاهرة مقابل ٣٧ ٪ لمثيلاتها في إجمالي الجمهورية. وذلك على الرغم من أن المنشآت الحكومية والقطاع العام في القاهرة أقل من ٥ ٪ بينما هي في عموم مصر تبلغ +١٠ ٪ - أي أكثر قليلا من الضعفين. وهذا هو واحد من بين أسباب كثيرة لتكدس الناس في القاهرة. ولعل الشكل ٥ـ٣ يزيد هذا الموضوع إيضاحا.

شكل ٥ ـ ٣ المشتغلون في القاهرة بأجر والعاملون في كل القطاعات عدا الحكومي

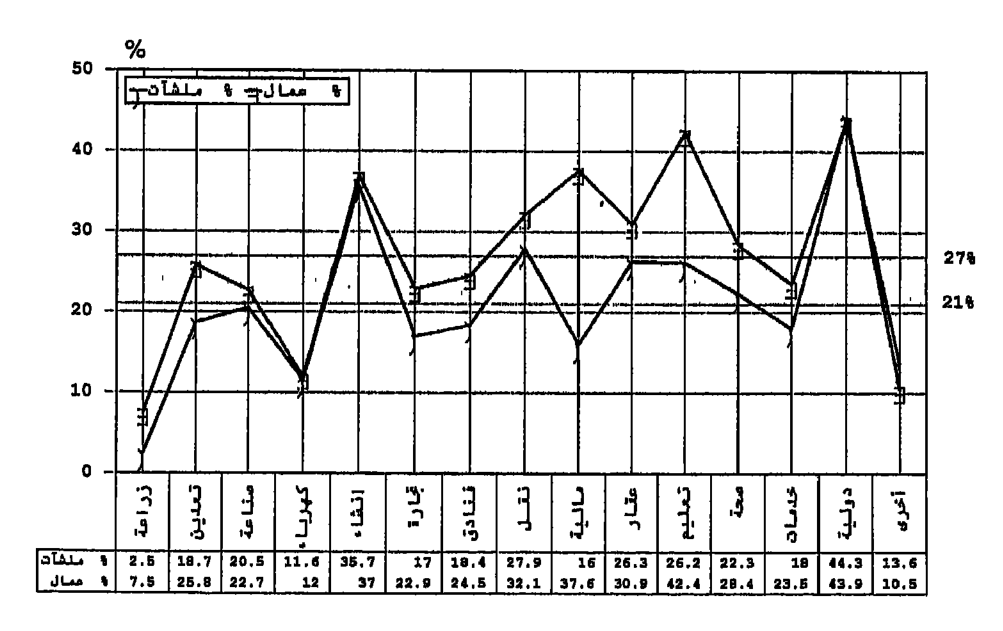


ففي قطاعات التجارة والفندقة (والمطاعم) تزيد أعداد العاملين في القطاعات غير الحكومية بشدة، وذلك باعتبارهما من أنواع أنشطة القطاع الخاص التي لا تنافسها عمالة حكومية أو عمالة قطاع عام إلا بقدر. وفي الصناعة والخدمات (العامة والخاصة) والأنشطة المالية (والبنوك والصرافة) وأنشطة العقارات و(التأجير والإعلان) والزراعة تكاد أعداد المشتغلين تتناصف بين عمالة القطاع الخاص وعمالة الأجر التي يتشكل معظمها من الأعمال الحكومية والقطاع العام. وأخيرا فإن عمالة القطاعين الحكومي والعام تسيطر بوضوح على أنشطة الصحة و(الخدمات المجتمعية) والتعليم والنقل بأنواعه وصناعة التشييد والبناء والكهرباء والمياه.

أما عن تركز العمالة في القاهرة بنسب عالية فتتضح من الشكل ٥ـ٤ التالي، حيث نجد القاهرة تحوز على ١٨٪ من المنشآت العاملة في كل القطاعات عدا الحكومية في مصر، وكذلك يتركز فيها نحو ربع عدد العاملين في الجمهورية. وأعلى نسب العمالة ـ أي تلك فوق متوسط القاهرة ـ هي في قطاعات التعليم والإنشاء والتشييد والنشاطات المالية و البنكية والوساطة المالية كالصرافة والائتمان وصناعة النقل بأنواعه المختلفة ونشاطات العقارات والتأجير والصحة العامة، وأخيرا الأعمال الدولية كالسفارات والهيئات الدولية والتمثيل الدبلوماسي الأجنبي. وفي كل هذه القطاعات تحوز القاهرة من ٣٠ إلى +٤٠ ٪. ومثل هذا في جانب نسبة المنشآت في القاهرة، ولو أن بعض المنشآت قليلة العدد لكنها تضم عمالة كبيرة وبخاصة في قطاعي التعليم والأعمال المالية. بينما تضم صناعة التشييد والبناء أعدادا كبيرة في المنشآت والعمالة معا. ومثل هذا في الهيئات الدولية.

شكل ٥ـ٤

نصيب القاهرة من المنشآت والعمالة غير الحكومية من جملة مصر ١٩٩٦



٪ النطاق الداكن يوضح متوسطات الأرقام: العمالة متوسطها للقاهرة ٢٧٪ والمنشآت ٢١.

هناك بعض مسميات حسب التصنيف المتبع للمهن وقطاعات العمل هي من الغموض بحيث تحتاج إلى بعض التوضيح. وأكثر التصنيفات غموضا هو «العقارات» فهو يضم أنشطة العقارات المملوكة والمستأجرة كما تضم تأجير وسائل نقل ومعدات وسلع منزلية، وخبرة استشارية في مجال الكمبيوتر وقواعد البيانات، وإصلاح آلات المحاسبية و البحوث والتطوير في مجالات العلوم الطبيعية والاجتماعية، ومسك الدفاتر والمحاسبة وأنشطة قانونية والإعلان وخدمات الأعمال. هذا الكم غير المتجانس من الأنشطة يحتاج إلى تفصيل وعنونة إضافية حتى لا تختلط الأمور. «الصحة» تشمل إلى جانب الطب البشري والمستشفيات والعيادات على الطب البيطري وأنشطة للعمل الاجتماعي! «خدمات» المجتمع تشمل تنوعا كبيرا من جمع القمامة والخدمة الشخصية إلى نقابات العمال والأندية والرياضة والسينما والتلفاز والإذاعة ووكالات الأنباء والمكتبات والمتاحف والثقافة. «الفنادق» تضم أيضا المطاعم والمقاهي أيا كان حجمها المادي والعمالي. «النقل» يضم كل أشكال النقل الحديدي والبري والنهري والساحلي والجوي والبريد والاتصالات والتخزين.

وفي قطاعين كبيرين هما التجارة والصناعة نجد عدد المنشآت والعاملين أقل من متوسط القاهرة بحكم انتشارهما في أرجاء مصر، وبخاصة التجارة إجمالا ومنشآت تجارة التجزئة بصفة خاصة. أما الصناعة فهي أكثر وضوحا في القاهرة وبخاصة الصناعات كبيرة الاستثمارات والعمالة.

والخلاصة أن الصورة واضحة للتركيز الشديد للأعمال في القاهرة مما يساعد على مزيد من الاستقطاب لتيار الهجرة وبالتالي تضخم مشكلاتها السكانية بإضافة أيد عاملة غير ماهرة تزيد أحياء السكن الطفيلي العشوائي باستمرارية لا تستطيع أن تلاحقه قوانين ولوائح الضبط والربط. وبديهي أن جانبا من الحلول يرتبط بالتفكيك التدرجي للكثير من الوظائف الصناعية والخدمية ونشرها في مراكز عمرانية قديمة أو مستحدثة بعيدا عن القاهرة.

توزيع المنشآت والعمالة في القاهرة

تتوزع منشآت النشاط الاقتصادي بإطلاق بقليل من العدالة على أقسام القاهرة. فالفروق كبيرة بين ٤٤٧ منشأة في ١٥ مايو و٢٧١٠٠ منشأة في قسم البساتين. المتوسط هو حول ثمانية آلاف كما هو واضح من الخط ×ــــ× في الشكل ٥ـ٥ .ولكن عدد المنشآت المطلق ليس الحكم في أحجام منشآت العمل. لهذا فإن تحديد الفروق بين المؤسسات الكبيرة والصغيرة أمر مهم في تحديد قوة النشاط وفعاليته بين قسم وآخر.

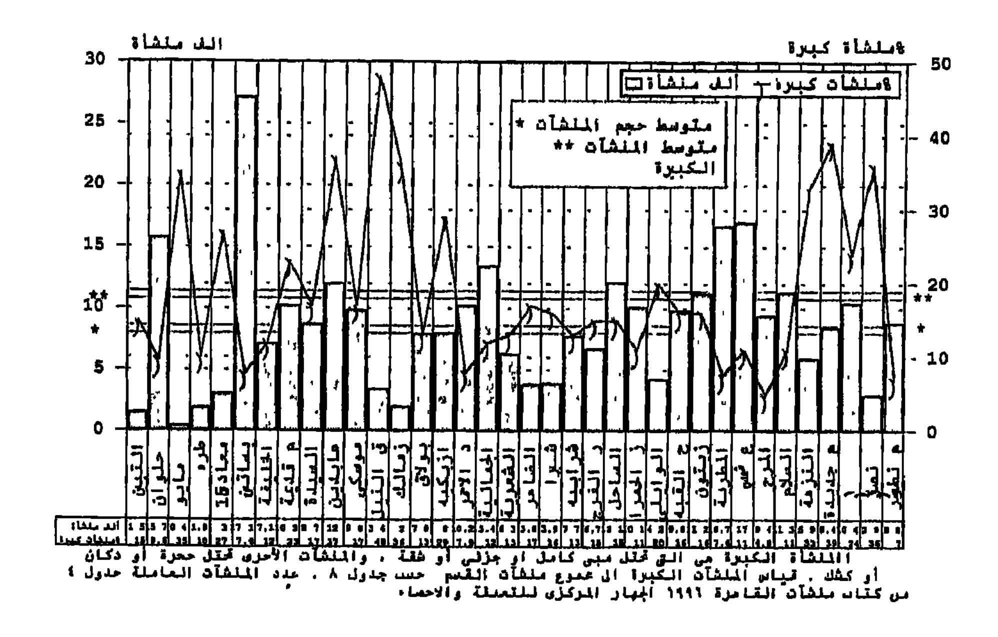
وكمثال على تلك الفروق نأخذ قسم البساتين بالمقارنة في عدة نواح من النشاط على النحو التالي:

في البساتين ١٣٢٤ منشأة تصنف فنادق ومطاعم وتشتمل على فندق واحد و١٣٢٣ مطعمًا. متوسط العمالة للمنشأة ٢,٨ فرد. وفي قسم قصر النيل في المصنف ذاته ١٩٠ منشأة تضم ٤١ فندقا و١٤٩

مطعما بمتوسط عمالة ١٤ فرداً للمنشأة. وبطبيعة الحال الفروق واضحة بين الحالتين، فشتان بين مطاعم وفنادق قصر النيل التي يمكن أن تدخل نطاق المنشآت الكبيرة، وبين تلك في البساتين التي تستخدم عمالة صغيرة كدليل على صغر المنشآت في البساتين. وعلى المنوال نفسه نجد مجموع منشآت الصناعات التحويلية في البساتين ٥٩٧٣ منشأة مقابل ١٢٩ منشأة في التبين، ولكن متوسط العمالة في الحالتين شديد الاختلاف، فهو ٤ عمال/ منشأة في البساتين مقابل ٤٧٥ عاملاً/ منشأة في التبين.

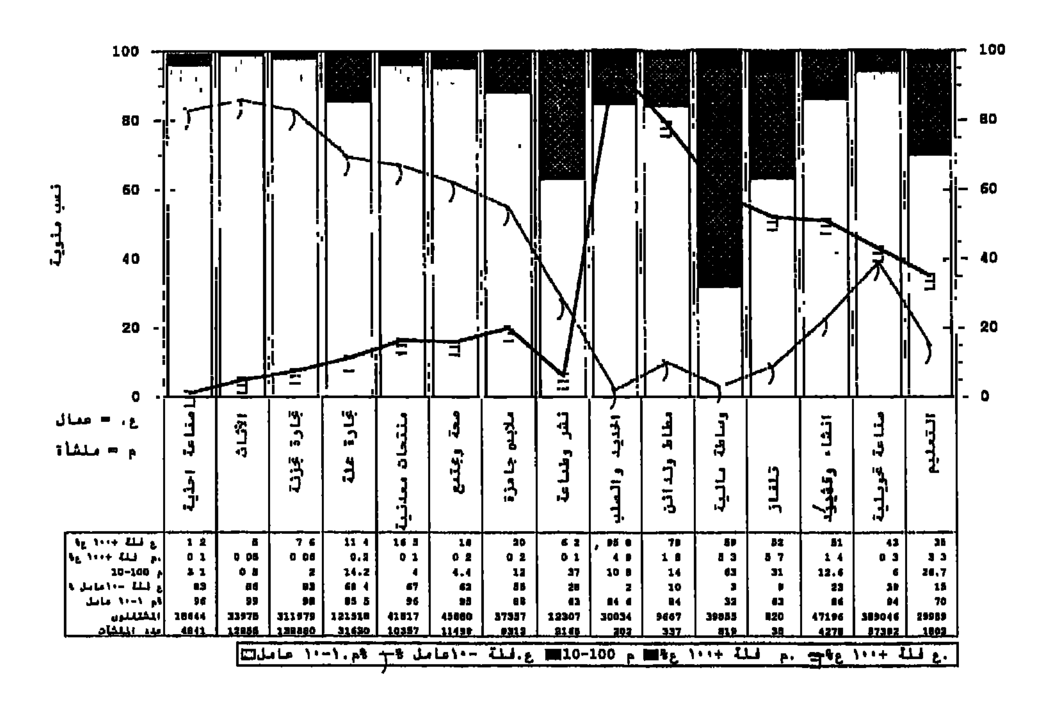
لمثل هذه الفروق نجد أن منحنى المنشآت الكبيرة في الشكل ٥ـ٥ ضرورة لتبيّن الفروق الحقيقية في القيمة الفعلية للمنشأة في توظيف عمالة أعلى من النشاطات الاقتصادية البسيطة، سواء كان ذلك في أنشطة الصناعة أو التجارة أو الخدمات. ونظرة واحدة إلى الشكل توضح كيف ترتفع نسبة المنشآت الكبيرة إلى أكثر من ٣٠٪ في قصر النيل والزمالك وعابدين والأزبكية والنزهة ومصر الجديدة ومدينة نصر. وكلها إما أحياء جديدة أو منطقة وسط البلد التقليدية. وفي ذات الوقت تنخفض نسبة المؤسسات الكبيرة في أقسام الأطراف ذات الأحياء الفقيرة كخط القبة ـ الزيتون ـ المطرية ـ عين شمس ـ المرج ـ السلام، أو منطقة القاهرة الفاطمية: الدرب الأحمر والجمالية وباب الشعرية. وكلها تنتشر فيها أنشطة حرفية وأنشطة صغيرة يدوية غالبها تقليدي وتجاري في القاهرة الفاطمية، بينما هي ورش إصلاح وإنتاج صغير حسب الطلب على قدر رأس المال الصغير المستثمر في هذه المناطق الفقيرة. أما باقي الأحياء فهي مناطق سكنية لعاملين في أحياء وأقسام النشاط الكبير.

شكل ٥ ـ٥ توزيع المنشآت العاملة في محافظة القاهرة ١٩٩٦
حسب حجم المكان الذي تشغله



ويزيدنا شكل ٥ـ٦ تتبعا للموضوع على نحو شديد الوضوح . فالكثير من الأنشطة والمهن القاهرية تتصف بعدد كبير من المنشآت التي تشغل أقل من عشرة عاملين . فصناعة الأثاث وصناعة الأحذية تتكون من أكثر من ٩٥ ٪ من ورش صغيرة و أكثر من ٨٠ ٪ من عمال المهنة . وحتى في الصناعات الأساسية كالحديد والصلب نجد ٨٤٪ منشآت صغيرة و٥ , ٤ ٪ منشآت من فئة العمالة التي تزيد على مائة عامل . وبالرغم من ذلك فإن نسبة العاملين في المصانع الكبرى هي قريبة من ٨٦٪ من مجموع العمالة في صناعة الحديد والصلب كما يتضح ذلك بجلاء في الشكل ٥ـ٦ . وفي حرف متخصصة كالوساطة المالية تسيطر المؤسسات من فئة العمالة الوسطى (١٠ـ١٠٠ عامل) على هيكل النشاط . ولكن لأنها وظيفة شديدة التخصص فإننا نجد أيضا سيطرة عددية للعمالة في المؤسسات العليا كالبنوك حيث نجد ٥٩٪ من العاملين مركزين في نحو ٥٪ من كل مؤسسات النشاط المالي . وفي مجالي التعليم والصحة تتفاوت طبيعة المؤسسات من ابتدائي إلى ثانوي وجامعي، أو من مستشفى إلى مركز صحي إلى عيادة طُبيب . ومن هنا نجد نحو نصف العاملين في حقل التعليم يعملون في مدارس ومعاهد يتراوح عدد العاملين والمعلمين فيها بين عشرة ومائة شخص . أما في مجال الصحة والأنشطة المجتمعية فإن العاملين في مؤسسات الفئة ١٠ ـ ١٠٠ لا تتجاوز ربع نسبة العاملين في هذه الأنواع من النشاط .

شكل ٥ ـ ٦ تحليل بعض أنشطة غير حكومية حسب فئة عدد العمال بالقاهرة ١٩٩٦



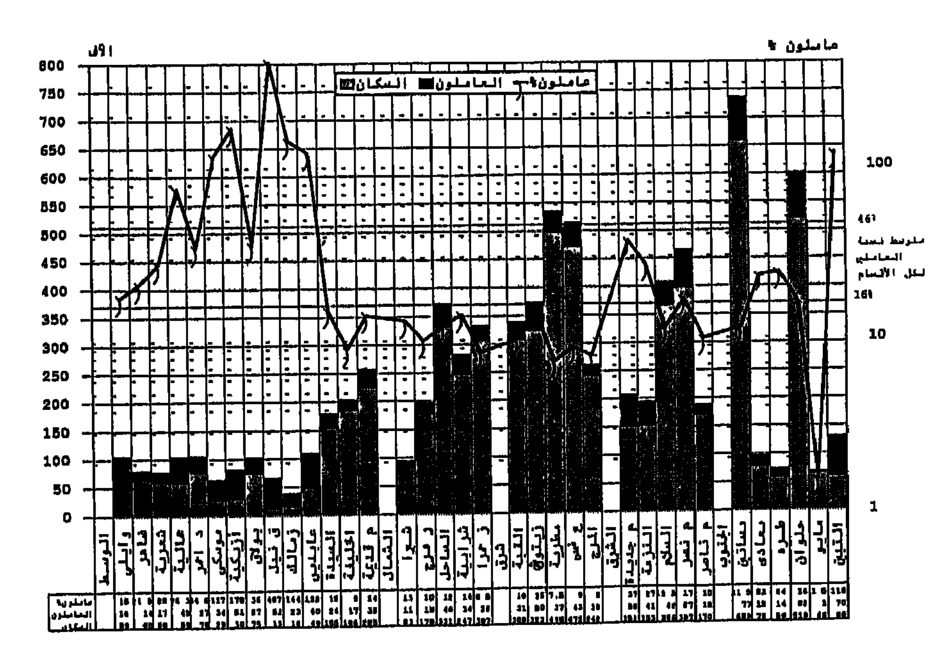
التوزيع المكاني للعاملين والأنشطة حسب أقسام القاهرة

١- توزيع العاملين

شكل ٥-٧ يعطينا صورة عن توزيع العمالة على أحياء القاهرة على النحو الآتي:

* متوسط العاملين في أرقام العمالة يتراوح بين حد أدنى ١٦٪ وحد أعلى ٤٦٪ نظريا من سكان كل قسم من أقسام محافظة القاهرة.
* تظهر نسبة العمالة بين الحدود الدنيا والعليا من المتوسط في غالبية أقسام جنوب القاهرة وشرقها، إضافة إلى بعض أقسام وسط القاهرة، خاصة الأحياء القديمة (بولاق والدرب الأحمر وباب الشعرية والظاهر).
* تنخفض نسبة العمالة دون المتوسط في أقسام الشمال والشمال الشرقي والأقسام الثلاثة الجنوبية من وسط القاهرة (الخليفة ومصر القديمة والسيدة زينب).

شكل ٥ - ٧ السكان وعدد المشتغلين في غير المنشآت الحكومية ١٩٩٦
ونسبة العاملين إلى مجموع سكان كل قسم - محافظة القاهرة



* وكذلك في ١٥ مايو والبساتين من منطقة الجنوب وقسمي منشأة ناصر والسلام من منطقة الشرق.
* ترتفع نسبة العمالة عن المتوسط في غالبية أقسام منطقة وسط القاهرة بدرجات تبلغ أعلاها في ستة أقسام تزيد فيها نسبة العمالة عن عدد سكان كل قسم - أي +١٠٠٪. وهذه هي أقسام قصر النيل ٤٠٧٪ عمالة بالنسبة لسكان القسم، والأزبكية ١٧٠٪ والزمالك ١٤٤٪ وعابدين ١٢٢٪ والموسكي ١١٧٪، وأخيرا قسم التبين في أقصى جنوب القاهرة بنسبة ١١٨٪.

وبطبيعة الحال فإن أقسام العمالة المرتفعة تجذب العاملين من الأقسام التي تنخفض فيها نسبة العاملين. على سبيل المثال فإن سكان حلوان و١٥ مايو والبساتين ومصر القديمة هم رصيد العاملين في التبين. وعلى النحو نفسه فإن سكان أقسام الشمال والشمال الشرقي وأقسام السيدة والخليفة وغيرهم هم رصيد العمالة المرتفعة في وسط القاهرة. ويتضح ذلك جليا من قراءة أعداد السكان وأعداد العاملين في الجدول أسفل الشكل (٥ ـ ٧). وفي الجدول والشكل متسع لمزيد من التحليل للمختصين في دراسة العمالة والسكان، وذلك بارتباطات كثيرة مع أوضاع ديموجرافية واجتماعية كالزيادة السكانية والأمية والبطالة ومنسوب دخل الفرد والأسرة والقيمة الإيجارية للمساكن وحالة المباني أو أية أشكال أخرى من المأوى وغير ذلك كثير.

وربما كانت أوضاع العمالة هذه مؤشراً جيداً لتتبع حركة العاملين اليومية ومشكلات المرور كما سيأتي في فصل قادم.

٢ـ توزيع الأنشطة الرئيسية على أقسام القاهرة

تنقسم الأنشطة الاقتصادية إلى ثلاث مجموعات كبيرة هي :

١ـ الإنتاج الأولي: ويشمل التعدين والمحاجر والزراعة وتربية الحيوان وصيد السمك والغابات وقطع الأشجار ومهن أخرى مرتبطة بالحياة الطبيعية كصيد أو تربية حيوان الفراء وجمع الزهور والأعشاب البرية إلخ. وبطبيعة الحال لا تظهر أشكال الإنتاج الأولي في المدن وبخاصة العواصم الكبرى إلا في أطرافها حيث يبدأ الانتقال إلى الزراعة أو تربية الحيوان. وهذا واضح تماما في علاقة أقسام بولاق الدكرور والعمرانية والهرم وجنوب مركز الجيزة وشمال وغرب مركز إمبابة و قسمي شبرا الخيمة والمرج حيث يبدأ الاختلاط بين المدينة والزراعة في محافظتي الجيزة والقليوبية.

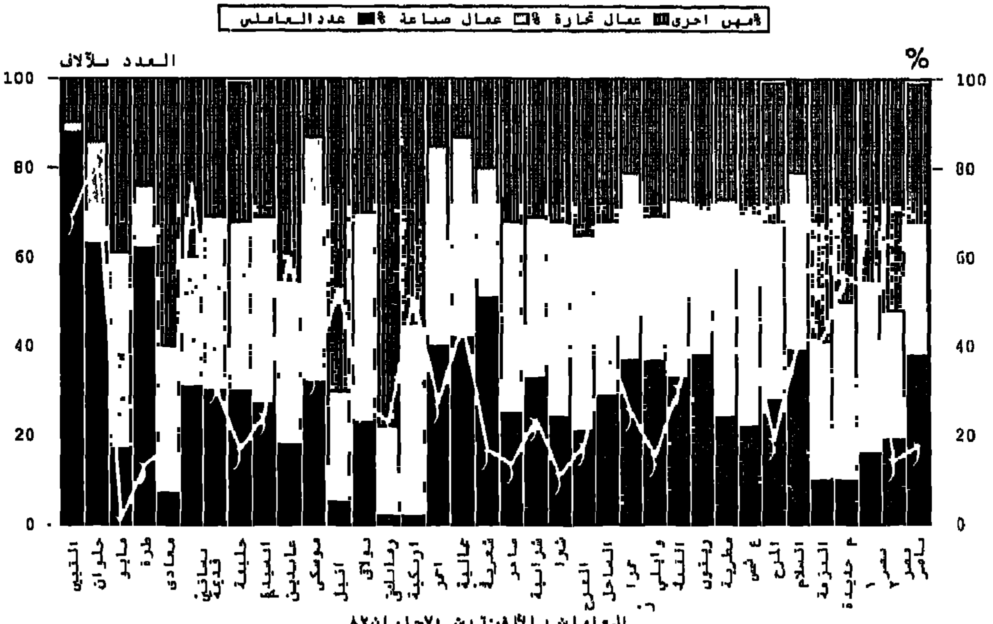
٢ـ الإنتاج الثنائي: ويعني بصفة عامة الصناعة الحرفية والحديثة. وهي ثنائية لأنها تنطوي على تحويل المنتج الطبيعي كالأحجار والمعادن، أو المنتج الحيوي الزراعي والغابي والحيواني إلى شكل جديد هو الطوب أو سبائك المعادن أو أنواع أخشاب البناء والأثاث أو ألياف النبات إلى نسيج أو جلود الحيوان إلى مصنوعات جلدية أو فراء أو إعداد الغذاء. . إلخ. وبطبيعة الحال لكل حرفة أو صناعة منشآت خاصة تستوعب عمالة كثيفة أو قليلة حسب تكنولوجية وسائل الإنتاج. وتتركز هذه الحرف والأنشطة داخل المدن أو في أطرافها، وهي منذ نشأة حياة المدن العماد الاقتصادي للمدينة قديما وحديثا.

٣ـ الإنتاج الثلاثي: وهو ما نعرفه باسم الأنشطة الوسيطة والخدمات. وهو بذلك يضم قائمة كبيرة من الأعمال على رأسها تجارة الجملة والتجزئة ثم الخدمات المالية والبنكية والبورصة، ثم التعليم بمراحله والصحة العامة والمستشفيات والعيادات ومراكز الصحة وخدمات المجتمع كالإعلام المرئي والمكتوب والمحاسبة وصناعة البناء والتشييد والنقل ووكالات السفر والسياحة إلخ. ويدخل ضمن هذا القطاع من الأعمال كل وظائف الدولة متمثلة في وزاراتها وهيئاتها في

كل الميادين بما فيها القضاء والأمن الداخلي والخارجي والمؤسسات الإقليمية والدولية إلخ. ومعظم هذه الوظائف متمركزة في المدن، وبخاصة العواصم السياسية.

وعلى هذا فإن خريطة الأنشطة الاقتصادية للقاهرة سوف تشمل بالأساس القطاعين الثنائي والثلاثي - أي الصناعة والخدمات التي تنقسم إلى التجارة وكافة أشكال الخدمات الأخرى كما يتضح من شكل ٥-٨.

شكل ٥ - ٨ عدد العمال ونسب المهن الرئيسية بالقسم - القاهرة ١٩٩٦

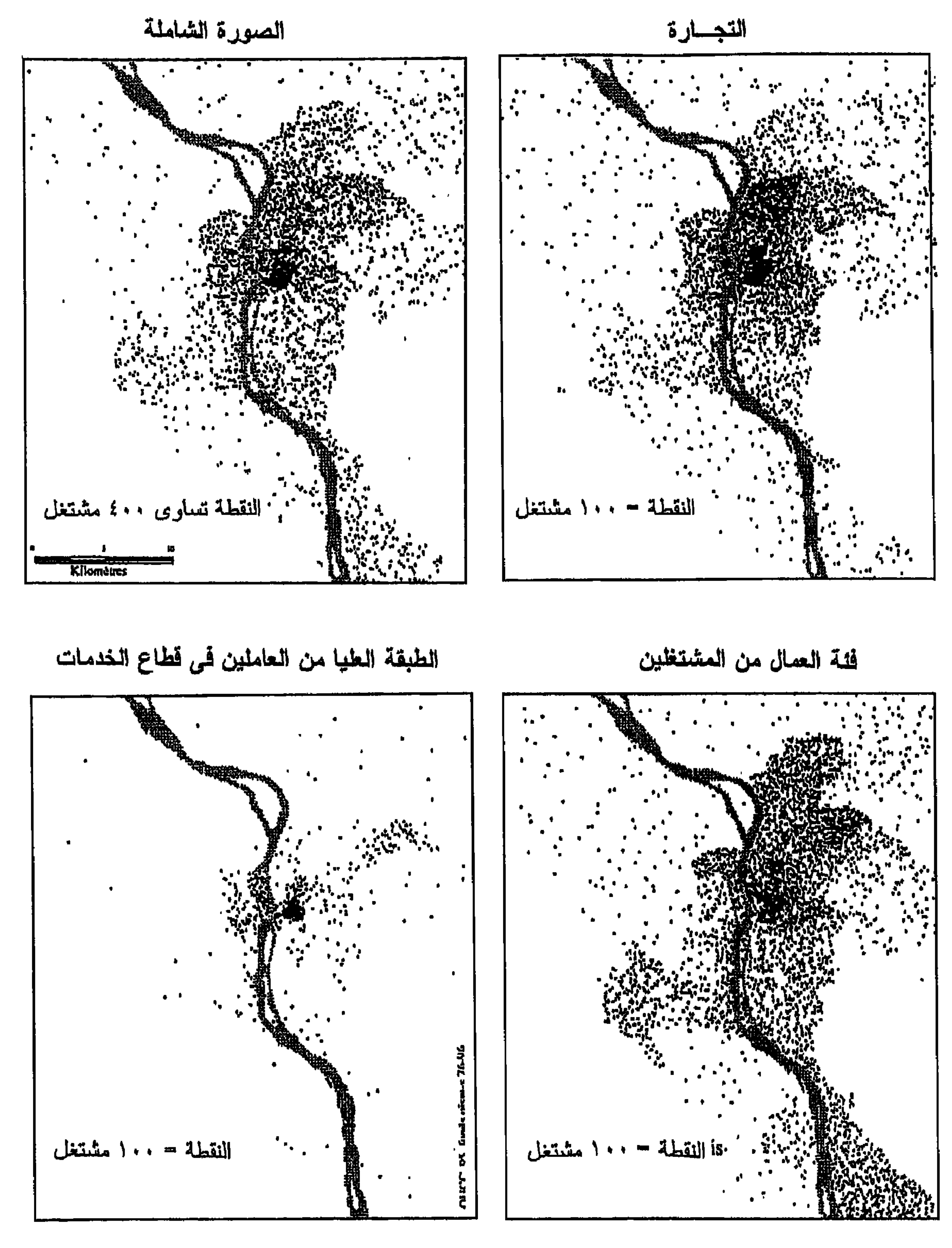


ويجمل هذا الشكل ثلاث حقائق أساسية هي:

أولا: تركز الصناعة في منطقتين هما التبين وحلوان والبساتين في الجنوب، وباب الشعرية والجمالية والدرب الأحمر في شرق وسط القاهرة.

ثانيا: تركز قطاعات الخدمات المختلفة في وسط القاهرة في أقسام قصر النيل والزمالك والأزبكية وعابدين، وفي شرق القاهرة في أقسام النزهة ومصر الجديدة ومدينة نصر بقسميها، وأخيرا في المعادي من أقسام جنوب القاهرة.

ثالثا: يظهر النشاط التجاري توزعا على كافة نواحي القاهرة دون تركيز في منطقة أو قسم محدد، علما بأن التجارة تشمل الجملة والتجزئة، وتشمل أيضًا تجارات كبيرة القيمة السلعية وأخرى محلات صغيرة لبيع سلع الحاجة اليومية من الأغذية والأطعمة.



نقل عن "Observatoire urbain du Caire contemporain", Lettre d'information, Numero43, Janvier1996, p.6.

خريطة ٥ ـ ١ توزيع العمالة في مواقع العمل في القاهرة الكبرى ١٩٨٦

واستنباطا من الشكل ٥ـ٨ ومن سلاسل أرقام الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء تظهر حقائق مجمعة لقيمة كتل أقاليم القاهرة في أنواع الأنشطة في الجدول الآتي .

جدول ٥ـ٤ **توزيع العمالة بالأنشطة الرئيسية على أقاليم القاهرة**

عدد العمال بالآلاف أرقام مدورة

نوع النشاط	كتلة الجنوب	كتلة وسط القاهرة			كتلة الشمال	كتلة شمال الشرق	كتلة الشرق
		القديمة	الحديثة	جملة			
عمالة الصناعة	١٦٠	٥٠	٣٦	٨٦	٣٥	٥٢	٤٤
عمالة التجارة	٧٠	٥٦	٩٦	١٥٢	٤٧	٧٥	٨٢
عمالة الخدمات	٢١١	٦١	٣٨٢	٤٤٣	١٥١	١٤٤	٢٥٨
الجملة	٤٤١	١٦٧	٥٠٤	٦٧١	٢٣٣	٢٧١	٥٨٤

كتل القاهرة : الجنوب يشمل أقسام التبين وحلوان و١٥ مايو وطرة والمعادي والبساتين/ دار السلام ومصر القديمة والخليفة . الوسط القديم يشمل أقسام الدرب الأحمر والجمالية والموسكي وباب الشعرية . الوسط الحديث يشمل عابدين والسيدة وقصر النيل والزمالك وبولاق والأزبكية والظاهر والوايلي . الشمال يضم أقسام الشرابية وشبرا وروض الفرج والساحل والزاوية الحمراء . الشمال الشرقي يشمل أقسام حدائق القبة والزيتون والمطرية وعين شمس والمرج . الشرق يضم أقسام مدينة السلام والنزهة ومصر الجديدة ومدينة نصر أول ونصر ثان ومنشأة ناصر .

نستخلص من الجدول والخريطة ٥ـ١ عدد من الظاهرات أهمها [١] :

أولا : الصناعة في جنوب القاهرة تساوي ٤٢,٥٪ من مجمل الصناعة في محافظة القاهرة تليها كل من شرق القاهرة والوسط القديم بنحو ١٥٪ لكل منهما . أقل الكتل هي الشمال بنسبة نحو ٩٪ فقط .

ثانيا : تحوز منطقة وسط القاهرة بشقيها ٣٥٪ من العمالة في النشاط التجاري، وهي حقيقة يدركها كل الناس سواء في ذلك منطقة وسط البلد أو الأزهر . يليها في ذلك المناطق الحديثة في شرق القاهرة بنسبة قرابة ٢٠٪ . وهذه أيضًا حقيقة معروفة، فمصر الجديدة ومدينة نصر

(١) برغم أن الخريطة توضح حالة العاملين لعام ١٩٨٦ إلا أنها مؤشر جيد للواقع الحالي باستثناء بعض الأنشطة التي ظهرت في أطراف القاهرة الكبرى كالتجارة في مدينة نصر على سبيل المثال .

مراكز نامية للتجارة تخدم كل شرق القاهرة والشمال الشرقي، وبذلك فهي القلب التجاري الثاني والمتنامي في محافظة القاهرة.

ثالثا : في قطاع الخدمات بأنواعها العديدة من التعليم إلى الصحة والإنشاء والتشييد والإعلام والفندقة والسياحة والنشاط المالي إلخ، تتمركز في ذات الكتلتين التي ذكرناها في مجال التجارة ـ أي وسط القاهرة بنسبة ٣٧٪ وشرق القاهرة بنسبة ٢١,٥٪ .

فهل يعني هذا هجرة تدريجية من احتكارية وسط البلد إلى شرق القاهرة في مصر الجديدة ومدينة نصر والنزهة ؟

رابعا : تسجل منطقة الشمال أقل النسب فيما يختص بالصناعة والتجارة ونسبة مشابهة للشمال الشرقي في قطاع الخدمات. فهل الاستخدام السكني بصفة أساسية وانتقال سوق القاهرة للخضراوات والفواكه من روض الفرج وتداعي أسواق الغلال في الساحل كانت لها آثار سلبية على النشاط وحولت الكثير من السكان إلى العمل في وسط البلد؟

خامسا : فيما يختص بجملة الأنشطة ومقارنتها بعدد السكان تظهر مناطق وكتل القاهرة على الصورة التي يوضحها الجدول الآتي :

جدول ٥ـ٥ جملة الأنشطة

	جنوب القاهرة	وسط القاهرة	شمال القاهرة	شمال القاهرة	شرق القاهرة
٪ من العاملين في الأنشطة	٢٢	٣٣,٥	١١,٦	١٣,٥	١٩,٢
٪ من عدد سكان القاهرة	١٨,٧	١٤,٧	٢٦,٢	٢٤	١٦

يتميز وسط القاهرة وشرقها بتناسب معكوس إذ هما أقل المناطق سكانا بينما هما أعلاها نشاطا. أما شمال القاهرة وشمالها الشرقي فعكس ذلك تماما ؛ السكان أعلى بكثير من نسبة العاملين في جملة الأنشطة. وتمثل منطقة الجنوب حالة شبه متعادلة وإن رجعت زيادة العاملين في الأنشطة إلى وجود المؤسسات الصناعية الكبرى التي يتبع معظمها قطاع الأعمال العام في التبين وحلوان وطرة.

ولهذه الخاصية مردود في مشكلة المرور في القاهرة حيث تنصب حركة العمل اليومية على منطقة وسط المدينة وشرقها من أنحاء القاهرة الأخرى ومن القاهرة الكبرى غرب النيل. وسوف نعالج مشكلات المرور في الفصل السابع.

٣ـ التوزيع المكاني للأنشطة

اولا: أنشطة تظهر في أطراف القاهرة

الزراعة: مجموع العمالة ٩١٥٥ عاملاً. الزراعة هنا اسم تصنيف يشمل الزراعة الفعلية وتربية الحيوان والصيد ونشاط قطع الأشجار. نحو ٤٠٪ من العمالة في هذا التصنيف تتركز في قسم التبين ولكن غالبيتهم الساحقة تمارس نشاط قطع الأشجار. ويتوزع الباقون على أقسام مصر القديمة (١٢٪) والسلام (١٠٪) ومنشأة ناصر (٩,٥٪) والبساتين (٦٪) وحلوان (٥ ٪). وهؤلاء يقومون إما بتربية الحيوان أو أنشطة مرتبطة بتربية الحيوان ويبلغ عددهم ٣٣٢٩ فردا ٧٥٪ منهم يتركزون في أقسام منشأة ناصر (٢٦٪) والسلام ٢٠٪ وحلوان ١٣٪ والزاوية الحمراء ١١٪ وأخيرا المرج ٤٪.

توزع هذه الأنشطة في الأطراف ناجم عن وقوعها في أراض وعرة أو رملية يصعب استخدامها لغير ذلك وإلى جوارها أرض زراعية مبعثرة يمكن أن تمد الحيوان ببعض الغذاء كما هو الحال في السلام والمرج والزاوية الحمراء. أما منشأة ناصر فغالب تربية الحيوان يدور حول الخنازير التي تكون القمامة جانبا لا بأس به من غذائها.

ثانيا: نشاط مركز في قسم إلى ثلاثة أقسام معا

جدول ٥ـ٦

نـــــوع النشـــاط	عدد العاملين	اقسام تركز النشاط ونسبتهم
نفط وغاز طبيعي	٥٧٥٠	البساتين ٧٧٪
تعدين ومحاجر	٦٥١٥	البساتين ٦٩٪ المعادي ١١٪ طرة ٣٪
مواد ومنتجات كيماوية	٢٠٧٢٥	الزيتون ٤٠٪ الساحل ١٦٪ السلام ٦,٥٪
منتجات المطاط واللدائن	٩٦٦٧	حلوان ٧٥٪
منتجات من خامات تعدينية غير معدنية	٥٢١١٧	التبين ٦٠٪ طرة ١١٪ حلوان ٨٪
صناعة المعادن الأساسية	٣٦٧٠٤	التبين ٧٢,٥٪ حلوان والأزبكية لكل ٥,٥٪
آلات متعددة الأغراض وأجهزة منزلية	٢٢٩١٨	حلوان ٦٨٪ الساحل ٩٪ مصر الجديدة ٨٪
آلات كهربائية غير مصنفة (مصابيح محولات)	٥٤٨٧	البساتين ٣١,٥٪ الزيتون ٢٢,٥٪
سيارات ولواري وموتوسيكلات	٦٧٩٦	حلوان ٦٦٪ الأزبكية ١٥٪ الزيتون ٩٪
معدات نقل أخرى (قاطرات عربات سكك حديدية)	٧٨٢٥	حلوان ٩٧,٥٪
منتجات غير مصنفة سابقا	٥٠٧٤	الجمالية ٧١٪
الوساطة المالية والائتمان	٣٩٨٥٥	قصر النيل ٥٢,٥٪ عابدين ١٣٪ بولاق ٦٪
صناعة المشروبات	٢٩٤٦	مدينة نصر قسم أول ٨٠٪
طحن الحبوب والنشا	٤٧٤٣	طرة ٣٨٪ الشرابية ١٥٪ الساحل ١١٪

ثالثا: أنشطة منتشرة مع تميز قسم (+١٠٪) عدد المنشآت العاملة

١ـ المنسوجات (غزل ونسيج وتجهيز) : العاملون ١٨٧٣٩
الجمالية ١٤٪ - القبة ١١٪ - حلوان ١١٪

٢ـ الأحذية والجلود : العاملون ٢٦٠٣٦
الموسكي ١٨٪ - باب الشعرية ١٥٪ - الدرب الأحمر ١٤,٥٪- الجمالية ١٠,٥

٣ـ النشر والطباعة : العاملون ١٢٣٠٧ عابدين ١٠٪

٤ـ منتجات معدنية عدا الميكانيكية : العاملون ٤١٨١٧ الجمالية ١٠,٥٪

٥ـ صناعة الأثاث : العاملون ٣٣٩٧٥ البساتين ١٧,٥٪

٦ـ الإنشاء والتشييد : العاملون ٤٧١٩٦
الأزبكية ١٢,٢٪ - مصر الجديدة ١٢ ٪

٧ـ إنتاج وتجهيز وحفظ اللحوم والأسماك : العاملون ٢١٢٢
الوايلي ٢١ ٪ - عابدين ١٠ ٪

رابعا : باقي الأنشطة

تتوزع بقية الأنشطة على الأقسام دون احتكار قسم معين. وذلك راجع إلى طبيعة النشاط الذي يقتضي انتشاره كخدمة كتجارة التجزئة، أو بنية أساسية في تركيب المجتمع كالمدارس والمستشفيات. والأمثلة على ذلك كثيرة نذكر منها بعضها كالآتي.

في مجال صناعة الأغذية والمشروبات ٣٧٩٥٣ عاملا موزعون على م. نصر أول بنسبة ٨,٦٪ والبساتين والزيتون وعين شمس لكل ٦٪ وطرةوالسيدة لكل ٥٪ والمطرية والسلام لكل ٤,٥٪ ثم تأتي بنسب أقل أقسام المرج والزاوية الحمراء والشرابية والساحل والقبة ومصر القديمة وحلوان.

وفي مجال تجارة الجملة في كل السلع فيما عدا السيارات والمركبات يعمل ٦٥٤٣٢ عاملا موزعون على مصر الجديدة بنسبة ٨,٧٪ و م. نصر قسم أول والأزبكية لكل ٧,٦٪ والموسكي ٧٪ وعابدين ٦,٦٪ و السلام ٦٪ وقصر النيل ٥,٩٪ وبولاق ٥,٨٪ والنزهة ٥,٦٪ والجمالية ٤,٩٪ والدرب الأحمر ٤,٦٪ إلخ..

وفي مجال تجارة الجملة والتجزئة معا تتوزع العمالة على كل أقسام القاهرة بنسب أقل من ٥ ٪ فيما عدا البساتين ٦,٥٪ ومصر الجديدة ٥,٢٪. ومثل هذا في مجال الصحة التي يبلغ عدد العاملين بها ٣٦٥١٤ (١) موزعون على أقسام القاهرة بنسب أقل من ٥ ٪ باستثناء مصر الجديدة ١١٪ و البساتين ٨,٦٪. وكذلك الأنشطة العقارية وخدمات الأعمال فيما عدا عابدين ١١٪ ومصر الجديدة ومدينة نصر لكل ٩,٥٪.

---

(١) في مجالي الصحة العامة والتعليم تمثل أعداد العاملين فيهما نحو ١٥٪ من مجموع العاملين في هذين القطاعين أما الباقي (٨٠-٨٥٪) فهي عمالة حكومية، وذلك على عكس التجارة التي تعكس تفوقا للعمالة الخاصة على عمالة الحكومة والقطاع العام.

وفي أنشطة التعليم الخاص بعمل نحو ٣٠ ألفا يتركز ٥٢٪ منهم في أقسام النزهة ٥,١٠٪ وعين شمس ٩,٨٪ وم. نصر ٢,٨٪ البساتين ٧٪ ومصر الجديدة ٦,٦٪ والزيتون ٦٪ والمعادي ٥,٤٪ .

ويعمل ٦٣١٨٨ مشتغلا في مجال الفنادق والمطاعم موزعون على معظم أقسام القاهرة مع تميز الزمالك ٩,٧٪ والبساتين ٨,٥٪ والأزبكية ٦,٥٪ ومصر الجديدة ٩,٤٪ والنزهة وقصر النيل ومصر القديمة لكل ٢,٤٪ والجمالية ومدينة نصر نحو ٤٪ . ولكن إذا أخذنا الفنادق وحدها (١٢٣٧٢ عاملا) فسوف تتضح احتكارية منطقتين أولاهما وسط البلد ٦٨٪ من عمالة الفنادق (الزمالك ٣,٣٣٪ قصر النيل ١٢٪ والأزبكية ١١٪ الجمالية ٦,٣٪)، والثانية شرق القاهرة ٥,١٤ . (مصر الجديدة ٦,٥٪ النزهة ٨,٤٪ ومدينة نصر ١,٤٪) . أما في مجال المطاعم فإن التوزيع شبه متعادل على أقسام القاهرة بنسب أقل من ٥ ٪ عدا البساتين حيث ترتفع إلى ٣,٧ ٪.

نماذج للأنشطة في بعض أقسام القاهرة

فيما يلي محاولة لتجميع الأنشطة في بعض أقسام القاهرة لتبين نماذج المناطق التي تتسم بسيادة أشكال من الإنتاج أو تجارة الجملة والتجزئة، أو أن تكون الأنشطة متوازنة بين الإنتاج والتجارة وأشكال من الخدمات المجتمعية .

نماذج إنتاجيـة

حلـــوان

النشـــاط	٪ من عدد العاملين	النشـــاط	٪ من عدد العاملين
منتجات أولية وأغذية	١,٨ ٪	إنشاء وتشييد	٪١,٢
نسيج وملابس جاهزة	٪٥,٢	تجارة سيارات	٪٢,٩
مطاط ولدائن	٪٨,٨	تجارة تجزئة	٪ ١٨,٦
معادن أساسية ومنتجات معدنية	٪٥,٣	تجارة جملة وتجزئة	٪٢٣
صناعة الآلات	٪١٨,٩	فندقة ومطاعم	٪ ٢,٤
سيارات ووسائل نقل	٪ ١٤,٦	صحة وخدمة مجتمع	٪٢,٩
صناعة الأثاث	٪ ٢,٤		
جملة الصناعة التحويلية	**٪٦٣**	**جملة العاملين في حلوان**	**٨١٩٠٦**

يبلغ عدد المشتغلين في حلوان نحو ٢٣٪ من السكان في فئة العمر ١٥ ـ ٦٠ سنة، وهم القوة العاملة نظريا . ومعنى ذلك أن هناك فائض أيدي عاملة، لكن الكثير من هذا الفائض يعمل في التبين التي تنقص فيها قوة العمل كما سنرى فيما بعد .

ويتضح من الأرقام أن ٦٣٪ من قوة العمل تعمل في إنتاج الآلات والمنتجات المعدنية ووسائل النقل: سيارات ولواري وعربات السكك الحديدية والترام إلخ. . وهو ما يدل على أن حلوان منطقة إنتاج متنوع من الآلات إلى السيارات والمطاط واللدائن وليس متمركزا حول شكل إنتاجي كما سنرى في التبين.

وحيث إن حلوان هي الكتلة العمرانية الكبيرة في الجزء الجنوبي من القاهرة، فإن نحو ربع المشتغلين يعملون في ميدان تجارة التجزئة والجملة معا لإشباع احتياجات العدد الكبير من السكان في كل أشكال العمران بين التبين والمعصرة.

التبين

النشاط	٪ من العاملين	النشاط	٪ من العاملين
إنتاج أولي وتعدين	٢,٥٪	تجارة جملة وتجزئة	٢,٣٪
صناعة وإعداد غذاء	٠,٧٪	فندقة ومطاعم	٠,٤٪
منتجات معدنية	٤٨,٥٪	نقل وتخزين	١,٨٪
صناعة الحديد والصلب	٣٨,٠٪	صحة وخدمات مجتمع	٠,٦٪
جملة الصناعات التحويلية	٨٨,٠٪	أعمال أخرى	٢,٥٪
جملة العاملين		**٦٩٤٥٤ عاملا**	

واضح من هذه الأرقام أن التبين ذات نشاط إنتاجي صناعي طاغ، فكل الأنشطة الأخرى من أنواع التجارة إلى الإنتاج الأولي وأشكال الخدمات تشكل ١٢٪ فقط من العاملين مقابل ٨٨٪ عمالة في صناعات المعادن، وعلى رأسها الحديد والصلب.

في سنة ١٩٩٦ كان إنتاج التبين من الحديد والصلب يشكل ٨٨٪ من الإنتاج في القاهرة و ٥٥٪ من جملة إنتاج الحديد والصلب في مصر. كما تشكل المنتجات المعدنية في التبين ٧٥٪ من مثيلها في القاهرة و٢٥٪ من إنتاج الجمهورية. وعلى الرغم من هذا القدر المميز للتبين إلا أن مشكلات المصنع الضخم كثيرة على رأسها قدم تكنولوجية الإنتاج واعتماده على الفحم كطاقة أساسية في تشغيل معظم عملياته. ويترتب على قدم التكنولوجيا كبر حجم العمالة وهي مشكلة في حد ذاتها لها أبعادها الاجتماعية والسياسية والإنتاجية. وربما كان الأوفق تقسيمه إلى عدة مصانع تستخدم تكنولوجيا أعلى

وطاقة الغاز بديلا عن الفحم شديد التلويث للبيئة وصحة الإنسان - هذا فضلاً عن تكلفة استيراده ونقله من الخارج . وقد يكون في هذا الحل مصاعب مالية يمكن تجاوزها بالتخصيص مع اشتراك الدولة حتى نتجنب مشكلة الاستغناء عن عمال حاليين ، تثير مشكلات اجتماعية وسياسية .

عدد العاملين في التبين يزيد على مجموع سكان قسم التبين بنحو عشرة آلاف فرد ، ويزيد عن سكان التبين الذين هم في سن العمل بمقدار ٢ , ٢ مرة . لو افترضنا أن كل من هم في سن العمل في التبين ، نساء ورجال يعملون في الصناعات والأنشطة الأخرى ، يتبقى نحو ٣٨ ألف عامل يحصلون عليه غالبا من سكان قسم حلوان في الوظائف العادية فضلا عن نخبة من الفنيين والإداريين يأتون من باقي أقسام القاهرة .

نماذج موزعة النشاط

البســاتين - دار الســلام

نــــوع النشــاط	النسبة ٪	نــــوع النشــاط	النسبة ٪
قطع الأخشاب	٠,٧	الإنشاء والتشييد	١,٤
غاز ونفط	٥,٧	تجارة السيارات والمركبات	٤,٧
تعدين ومحاجر	٥,٧	تجارة الجملة	٢,٧
إنتاج أولي	١٢,١	تجارة التجزئة	٢٩,٣
صناعة مواد غذائية	٢,٩	جملة التجارة	٣٦,٧
صناعة الملابس	٢,٦	فنادق ومطاعم	٤,٨
صناعة الأخشاب والفلين	١,٦	نقـــل	٢,٦
مواد كيماوية	١,٤	عقار وإيجار	٣,٧
منتجات من خامات تعدينية	٣,٧	تعليـــم	٢,٧
منتجات معدنية	٣,٥	صحـــة	٤,٠
آلات وأجهزة كهربائية	٢,٢	خدمات مجتمع	١,٢
صناعة الأثاث	٧,٧	جملة نشاط الخدمات	١٩,٠
مجموع الصناعة التحويلية	٣,٥		
مجموع المشتغلين ٧٧٥٢٢ عامـــلا			

تمثل البساتين أنشطة موزعة بشيء من العدالة، فالصناعة والتجارة +٣٠٪ لكل منهما، تليها أنشطة الخدمات ثم أشكال الإنتاج الأولي. وفي داخل مناشط الصناعة لا نجد تركيزا على واحدة منها باستثناء صناعة الأثاث المميزة بتركيز خفيف. بينما في مجال التجارة نجد التركيز شديدا على تجارة التجزئة التي تتكون على الأغلب من محلات ودكاكين صغيرة متفقة في ذلك مع الكثافة السكانية العالية والفقر الشديد. ويتأكد هذا من مقارنة أرقام الفنادق والمطاعم حيث النسبة ٩٩,٩٪ للعمالة في المطاعم ولا يوجد سوى فندق واحد يعمل به خمسة أشخاص. وبعبارة أخرى فإن المطاعم والمقاهي هي من الحجم المتفق مع المستوى الفقير لسكان البساتين. القوة العاملة في البساتين تساوي ٢٠٪ من القوة العاملة النظرية (١٥-٦٠ سنة). ولا شك أن بعض السكان يجدون أعمالا في المناطق المختلفة من القاهرة وبخاصة منطقة حلوان / التبين الصناعية. ويمكن أن يدل تنوع النشاط على افتقار المنطقة إلى مؤسسات كبيرة، فكثرة عدد المنشآت (٢٧٣٢٦ منشأة) تدل على صغر أحجامها. فأي صاحب عمل يقيم غالبا منشآت محدودة رأس المال كثيفة العمالة لتوافرها وبالتالي رخصها. وربما كان ذلك نتيجة أو سببا أو هما معا متفاعلين لكثرة عدد سكان قسم البساتين الذي يصل إلى ٦٦٠ ألفا وهو أكبر أقسام مصر سكانا، ومن ثم يطلق البعض على هذا الحشد الهائل اسم «الصين الشعبية» كناية عن التزاحم والكثافة العالية وخاصة في منطقة دار السلام - أي الشياخات الغربية، بينما الشياخات الشرقية أقل تزاحما لوجود منطقة شاسعة من الأرض الحجرية التي استغل بعضها في جبانة البساتين الواسعة.

الجمالية

نوع النشاط	النسبة ٪	نوع النشاط	النسبة ٪
النسيج والتجهيز	٦,٢	تجارة الجملة	٧,٦
ملابس جاهزة	٣,٧	تجارة التجزئة	٤٠,٠
صناعات جلدية	٦,٥	جملة التجارة والوساطة	٤٨,٩
أعمال خشبية	١,٤	الفنادق والمطاعم والمقاهي	٦,٠
منتجات معدنية	١٠,٥		
منتجات أخرى	٨,٥		
جملة الصناعة التحويلية والحرفية	٤٥,٠	مجموع العاملين	٤٢٠٦٦ عاملا

سكان قسم الجمالية نحو ٥٩ ألفا، وقوة العمل (الفئة ١٥-٦٠ سنة) تبلغ ٤٤ ألفا. وحيث إنه ليس مفترضا أن تعمل كل إناث هذه الفئة، فالواقع إذن أن النشاطات الاقتصادية المختلفة في الجمالية تعتمد على نحو ثُلث من العمالة القادمة من أحياء أخرى كالدرب الأحمر والظاهر والخليفة وغيرهم.

الجمالية هي أحد المكونات الأساسية للقاهرة الفاطمية وسبق أن ذكرنا في الفصل الثالث أهميتها الإنتاجية والتجارية منذ نحو ألف عام. ولأن الكثير من المباني التي تعود إلى ثلاثة قرون أو نحوها مشيدة بالحجر النحيت مما يجعلها متينة مقاومة للبلى بالتقادم، فإن الكثير منها تشغله الآن ورش ومشاعل الذهب والفضة وتركيب أحجار المجوهرات، وصناعة الملابس وتجهيز الأقمشة المميزة للأنوال اليدوية، وورش طرق النحاس والمعادن وتشغيلها وورش الصناعات الجلدية والخشبية من طرز خاصة، واتخاذ بعضها مخازن للبضائع والأقمشة وورش صناعة الموازين والدقاقة للعطارة وغير ذلك كثير.

وعلى هذا فإن الجمالية منطقة مهمة في تجارة الجملة وصناعة المجوهرات وصناعة السياحة. ولهذا تكثر الفنادق التي يعتاد ارتيادها تجار الجملة من خارج القاهرة وبخاصة من الصعيد، وتكثر المطاعم المتخصصة في أنواع اللحوم والحلوى استمراراً لنشاط زمن قديم، وتكثر المقاهي الشرقية لخدمة العاملين والسياح، وتكثر محلات تجارة التجزئة بأحجامها المتناهية الصغر بالقياس إلى معروضاتها ذات القيمة العالية من الصياغة والملابس التقليدية والسبح والعصي والأقمشة ذات الطابع التقليدي ومكتبات كتب التراث لإشباع احتياج الحركة التجارية المحلية والأجنبية واحتياجات طلبة الأزهر الشريف.

ولهذا فإن القيمة الإيجارية شديدة الارتفاع بالنسبة للواجهات الصغيرة في دروب وسكك الجمالية مما يجعلها من أغلى مناطق القاهرة عقاريا وإيجاريا ويشابهها في ذلك الموسكي الذي قد يتفوق على الجمالية في هذا الشأن.

> وبذلك فإن الجمالية تمثل تكاملا قل أن يوجد في القاهرة بين الإنتاج والتجارة والاستهلاك، يدلل على ذلك تشابه نسب الإنتاج (٤٥٪) والتجارة (٤٩٪) وترتفع فيه خدمات كثيرة مرتبطة بالتجارة والسياحة معا.

ومن ثم فإن مشكلة المرور والحركة شديدة الكثافة في شارع الأزهر والسكة الجديدة والشوارع الأساسية المتعامدة عليهما وبخاصة شارع المعز الذي يكون عصب الحركة في كل الجمالية والدرب الأحمر واستحق في الماضي اسم الشارع الأعظم. ولهذا كان اهتمام محافظة القاهرة كبير بتسيير وسيولة الحركة في شارع الأزهر أولا بإنشاء كوبري علوي، ثم التغاضي عنه بإنشاء نفقي الأزهر - الأوبرا. لكن هذا، برغم أنه جهد مشكور، إلا أنه يعالج جزءاً من كل، فلابد من أخذ كل الحركة في الجمالية والدرب الأحمر وإيجاد طرق بديلة في صورة شبكة متكاملة وليس مجرد تحسين محور واحد. وسوف نعالج هذا الموضوع في فصل قادم.

قصـر النيــل

نـــــوع النشـــاط	نسب العمالة ٪	نـــــوع النشـــاط	نسب العمالة ٪
اغذية واشربة	٠,٧	تجارة التجزئة	١٢,٧
منسوجات	٠,٨	جملة التجارة	٢٥
ملابس جاهزة	٠,٧	فنادق ومطاعم	٥
احذية	٠,١	وكالات السفر	٦
نشر وطباعة	٠,٧	النقل والتخزين	٩,٥
مواد كيميائية	٠,٥	اعمال مالية وبنكية	١٢,٥
منتجات معدنية	٠,٣	التامين والمعاشات	٢٦,٥
آلات غير مصنفة	٠,٥	جملة الوساطة المالية	٣٩,٣
جملة الصناعة	٥,٢	نشاط العقار والتأجير	٤,٤
تشييد وإنشاء	٥,٧	تعليم وصحة عامة	٢,٢
تجارة جملة سيارات	٤,٧	خدمات مجتمعية	٢,٣
تجارة جملة عامة	٧,٢	جملة العاملين	٥٢٩١١

قسم قصر النيل هو بعينه ما نعنيه بمصطلح «وسط البلد» - بإضافة القليل من قسمي الأزبكية وعابدين. وعمر هذه المنطقة في مجملها وبمخططها الراهن تعود إلى قرابة قرن ونصف حينما أنشأ الخديو إسماعيل حي الإسماعيلية بعد نقل مقر الحكم من القلعة إلى قصر عابدين. ثم أضيفت «التوفيقية» في عصر توفيق، وتتابع النمو بعد ذلك في لاظ أوغلي والقصر العيني بإنشاء حي «الدواوين» مقرا للوزارات. هكذا نمت منطقة قصر النيل كمدينة أوربية سكانا ومتاجر، وبقيت الأحياء الشعبية حولها ترفدها بالعمالة من بولاق والأزبكية وشبرا والسيدة زينب.

وعلى وجه عام تآكلت الوظيفة السكنية وأصبحت التجارة وغالبية الأعمال البنكية والائتمانية وبورصة الأوراق المالية هي مؤسسات النشاط الأساسية، تحوز على نحو ثلثي العاملين في جميع الأنشطة. وأضيف إلى ذلك نشاط متمم تمثله الفنادق الكبيرة والمتوسطة والمطاعم ووكالات السفر بنحو عشر العمالة. أما الربع الباقي فهو موزع بنسب صغيرة تتراوح بين ٣-٦٪ على الصناعة التحويلية والإنشاء والتشييد والعقارات.. إلخ.

وبذلك فإن قصر النيل يمثل نموذجا لقمة أحياء الأعمال ويجذب بذلك الكثير من الأيدي العاملة من بقية القاهرة الكبرى، خاصة إذا أضفنا الوظائف كبيرة العدد في الوزارات والمؤسسات الحكومية وشبه الحكومية في المنطقة والعيادات الطبية والمكاتب الاستشارية الهندسية والمحاسبية والقانونية.

عابديـن

نـــــــوع النشـــاط	٪ من العاملين	نـــــــوع النشـــاط	٪ من العاملين
صناعة ملابس جاهزة	٦	تجارة جملة أخرى	٨,٥
صناعات جلدية	٢,٥	تجارة تجزئة	٣٠,٢
النشر والطباعة	٢,٤	جملة التجارة	٤٢,٨
صناعة الأثاث	٢,٧	النقل والتخزين	٦,٥
صناعات منوعة	٧,٥	الأنشطة المالية	١٠,١
جملة صناعات تحويلية	٢١,١	إعـــلان	٠,٧
الإنشاء والتشييد	٨,١	نشاط العقار والتأجير	١٠,٥
تجارة سيارات	٤	مجموع أنشطة خدمية	٢٨
مجموع العاملين ٥٠٩٣٢ عامـــلا			

تقع عابدين على أطراف وسط القاهرة القديم في الدرب الأحمر والجمالية والموسكي وبين وسط القاهرة الحديث في قصر النيل والأزبكية. وهي بذلك همزة وصل للأنشطة التجارية والمالية في وسط المدينة. ومن ثم فالعاملون في التجارة والأعمال المالية والبنكية يشكلون أكثر قليلا من النصف، وهم بذلك يمثلون النشاط الحاكم استمرارا لمثيله في قصر النيل والجمالية.

وتمثل الأنشطة المالية في عابدين ١٣٪ من مجموع هذه الأنشطة في القاهرة. واستكمالا ترتفع مساهمة أنشطة العقارات والتأجير بما تشمله من الأعمال الاستشارية المحاسبية والقانونية والبحوث وتطوير المشروعات والإعلان. هذا فضلا عن نشاط النشر والطباعة الذي تحتكر عابدين ١٠٪ منه في القاهرة. ولا يقترب من مكانة عابدين في النشر والطباعة سوى الأزبكية (٦,٥٪) وعين شمس (٦,٣٪) وبولاق (٥,٧).

الصناعات التحويلية تستغرق خمس العاملين وتتكون من صناعات خفيفة على رأسها الملابس والمنتجات الجلدية والأثاث وأغلبها صناعات حرفية وورش صغيرة تقليدية.

وتتشابه الأزبكية مع عابدين في سيطرة التجارة (٤٩٪) والتشييد والبناء(١٣٪) والصناعة التحويلية (٢٤٪). لكنها تختلف عن عابدين في زيادة نشاط الفنادق والمطاعم (٨٪)، ووجود نشاط في تصنيع المركبات والمقطورات والهياكل بنسبة ١٥٪ من مثل هذه الصناعة في القاهرة بحيث تلي حلوان في ذلك.

نماذج النشاط في الأحياء السكنية

نـــــوع النشـــاط	٪ السيدة	٪ شبرا	٪ الزيتون	٪ الساحل
صناعة أغذية ومشروبات	٨	٥,٣	٤,٦	٤,٢
منسوجات وملابس	٣,٦	٤,٣	٣,٤	٠,٨
نشر وطباعة	٢,٥	١,٩	١	٠,٧
منتجات كيميائية	–	٠,٥	١٦,٥	٨,٢
منتجات معدنية	٣,٣	٦,٧	١,٥	٢,٨
آلات وأجهزة كهربائية	–	–	٢,٤	٠,٧
صناعة الأثاث	٥,٨	٢,٥	١,٨	١,٩
جملة الصناعة التحويلية	٢٦,٧	٢٧,٥	٣٧,٩	٢٩
إنشاء وتشييد	١,٦	٠,٦	١,٢	٥,٣
تجارة الجملة	٩,٨	١٣,١	٦,٥	١٢,٤
تجارة التجزئة	٣١,٨	٣١	٢٦,٨	٢٦,٥
جملة التجارة	٤١,٧	٤٤	٣٣,٤	٣٩
فندقة ومطاعم ومقاه	٧,٧	٧,٣	٢,٨	٤,٢
نقل وتخزين	٤,٤	١,٨	٨,٤	٤,١
عقارات وتأجير	٤,٧	٤,٧	٣,١	٣,٤
تعليـــم	٢,٧	٥,١	٢,٨	٤,٤
صحة وأعمال اجتماعية	٤,٨	٥,٦	٣,٥	٥,٢
خدمات مجتمع	٤,٦	٦,٢	٤,٨	٥,٣
مجمـــوع العاملين	٢٤٢٩٦	١١٠٨٨	٤٩٨٧٧	٣٩٥٨١

بالرغم من اشتراك هذه الأقسام في كونها سكنية بالأساس إلا أنها تختلف في عمر نشأتها وعوامل نموها. فالسيدة زينب وشبرا هما الأقدم وكانتا امتدادا للقاهرة المركزية منذ منتصف القرن ١٩ م. السيدة امتداد جنوبي عبر قناطر الخليج المصري نمت كثيرا بعد إنشاء حي الدواوين في لاظ أوغلي وأصبحت سكنا لكثير من الموظفين. وشبرا نمت بإنشاء قصور الأمراء للاستمتاع بجو أكثر نقاء شمال كتلة القاهرة وشرق ميناء القاهرة بين بولاق وروض الفرج. ولهذا فأنصبة كثير من الأنشطة غير الحكومية في كل منهما تتركز في مجال الخدمات التجارية والاحتياجات المجتمعية أكثر من أنشطة الصناعة. على سبيل المثال تساهم عمالة تجارة الأغذية ب١٢٪ و١٣٪ من مجموع العاملين في السيدة وشبرا على التوالي. وتساهم عمالة المقاهي والمطاعم بنحو ٧٪ من العمالة لكل منهما. وأنشطة الصحة وخدمات المجتمع معا تبلغ نحو ١٠٪ في السيدة و١٢٪ في شبرا. أما النقل والتخزين ووكالات السفر والأعمال المالية فهي نحو ٥٪ في السيدة و٢٪ في شبرا. وجملة هذه الخدمات مع بقية أنواع التجارة تبلغ نحو ٧٠٪ من العمالة في السيدة و٧٥٪ في شبرا مما يدل على أن الأنشطة موجهة أساسا لخدمة كتلة سكنية تعمل في مناشط أخرى؛ عمالة حكومية وعمالة في قطاعات العمل العام

والخاص في وسط البلد من عابدين وقصر النيل إلى الأزبكية والجمالية . فسكان السيدة الذين هم في فئة قوة العمل يبلغون ١٠٨ آلاف فرد وقوة العمل في الجدول السابق هم نحو ربع هؤلاء ـ أو على أسوأ الفروض هم نحو نصف قوة العمل من الذكور فقط ـ . ومثل هذا في شبرا حيث تساوي قوة العمل في الجدول ثلث قوة العمل من الذكور فقط . ولا شك أن باقي قوة العمل ـ باستثناء البطالة ـ تذهب للعمل في أحياء الأعمال كما سبق رصده في قصر النيل وعابدين والجمالية كنماذج .

أما الزيتون والساحل فهما أحدث سكنا، الأولى ارتبطت ببدايات حي راق للطبقة الوسطى وفوق المتوسطة التي خرجت من قلب القاهرة مع خط حديد الضواحي . ثم هجر الورثة بيوتهم إلى أحياء أحدث وحل محلهم سكن أفقر وأكثف . والساحل نشأ كامتداد لساحل روض الفرج وزاد سكانه بقوة الدفع من شبرا وروض الفرج . وفي كل من القسمين كانت هناك مساحات فضاء استغلت لبناء ورش وأعمال صناعية منوعة تعتمد على كثافة الأيدي العاملة ورخصها . لهذا ترتفع نسبة العاملين في الصناعات التحويلية إلى ٣٨٪ و٢٩٪ في القسمين على التوالي . وأكثر الصناعات التي تميزهما هي المنتجات الكيميائية التي تصل إلى ٥ ,١٦٪ في الزيتون و٨٪ في الساحل . ويكون مجموع الخدمات من التجارة إلى خدمة المجتمع ٦٢٪ في الزيتون و٧١٪ في الساحل مقابل ٧٠٪ و ٧٥٪ في السيدة وشبرا . وبالرغم من هذه الفروق فإنه لا يجب أن ننسى العدد السكاني الضخم في الزيتون (٣٢٢ ألفا) والساحل (٣٣٣ألفا) واحتياجاتهم إلى كافة أنواع الخدمات في التجارة بأنواعها والنقل والمطاعم والمقاهي . . إلخ . .

نماذج من الأحياء الجديدة

نـــــوع النشـــاط	٪ مدينة نصر أول وثان	٪ مدينــة الســـــلام
صناعة المشروبات	٤,٥	-
الأغذية والمشروبات	٥,١	٤,٢
ملابس جاهزة	٢,٠	٥,٠
منتجات كيمائية ومعدنية	٢,٣	٥,٢
صناعة الأثاث	١,١	٤,٨
جملة الصناعة التحويلية	١٦,٤	٣٩,٤
إنشاء وتشييد	١٠,١	١,٦
تجارة المركبات	٤,٧	٩,٠
تجارة جملة عدا المركبات	٨,٣	٩,٤
تجارة تجزئة مواد غذائية	٦,٥	٨,٧
تجارة تجزئة بمتاجر متخصصة	١٢,٥	٠,١
جملة التجارة	٣٧,٤	٤٠,٠
فنادق ومطاعم ومقاه	٤,٦	٣,٨
النقل والتخزين	٥,٧	٥,٠
أنشطة العقارات والتأجير	٨,٥	١,٨
التعليم والصحة ونشاط مجتمعي	١١,٧	٤,١
خدمات اجتماعية	٤,٥	٢,٨
مجموع العاملين (عدا الحكومية)	٦٦٣٩١	٤١٨٤٨

على الرغم من أن المدينتين خططتا للإسكان، وما زالتا كذلك، إلا أننا نجد فروقا بين توجهها. وأهم هذه الفروق هو التوجه الصناعي الخفيف في السلام بنسبة ٤٠٪ من العمالة، وتوجه مدينة نصر نحو أنواع النشاط الخدمي بنسبة ٨٤٪ أكبر الصناعات في مدينة نصر هي صناعة المشروبات بينما تتجه الصناعة في السلام إلى الملابس الجاهزة والمنتجات المعدنية والكيميائية والأثاث.

وفي مجال التجارة تتشابه النسبة في المدينتين لكن التجارة في المركبات والجملة تميز السلام، بينما ترتفع التجارة المتخصصة في مدينة نصر بشكل كبير مقابل انعدامها في السلام. والأغلب أن ذلك راجع إلى منسوب الحياة الأعلى في مدينة نصر التي تتجه بمحلاتها التجارية المتخصصة الواسعة إلى تكوين نواة تجارية في شرق القاهرة نظيرها قليل في بقية القاهرة. وفي المجالات الخدمية الأخرى تتفوق مدينة نصر كثيرا على السلام.

كل هذا يعطينا فروقا واضحة بين مدينتين جديدتين تتجه كل منهما اتجاها مختلفا، ينعكس ذلك في نوع الأبنية بين أبراج مدينة نصر الفاخرة والمساكن والعمارات محدودة الارتفاع والقيمة الإيجارية في السلام.

والدراسة التحليلية لمدينة نصر تكشف فروقا بين قسمي أول وثان. والغالب أن وعورة التضاريس في نصر ثان سببا في صغر حجم السكان والامتداد العمراني. وفي المخطط كانت منطقة نصر ثان مخصصة للمنشآت الصناعية التي تحتل مساحات كبيرة مثال ذلك ورش المقاولات (١٧,٧٪من مجموع العاملين) ومصانع «إيديال» بالإضافة إلى صناعات المعادن والمنسوجات والمنتجات الكيماوية والأثاث كلها تظهر بصورة أوضح في قسم ثان. وكذلك الحال في تجارة المركبات ومنشآت النقل والصحة. ويتمثل ذلك في المستشفيات الكبيرة وإدارات وجراجات إدارة النقل العام الداخلي للقاهرة وشركة مصر للسياحة وغيرهما ووجود المطاعم والمقاهي دون الفنادق. ولا شك أن مطاعم ومقاهي نصر أول أميل إلى الحداثة وبخاصة انتشار نمط مطاعم الوجبات سابقة التجهيز ونظام أخذ الأطعمة «Take Away» أو توصيلها للمنازل، وهو نمط آخذ في الانتشار في بقية أحياء القاهرة.

وفي مقابل ذلك تتميز نصر أول بكثرة المدارس والمعاهد الخاصة بصورة تكاد تبلغ ضعفي مثيلها في نصر ثان. وعلى العموم فأنواع التجارة في نصر أول تستغرق نحو ٤٠٪ من عدد عامليها مقابل ٣٠٪ في قسم ثان.

* * *

وهكذا نخلص إلى أن النشاط الاقتصادي في القاهرة تظهر فيه ثنائية نمطية واضحة بين الصناعة والمهن التقليدية والحرفية وأشكال التجارة الصغيرة، وبين الصناعات والأنشطة الحديثة المتركزة أساسا في منطقة جنوب القاهرة. والنمط الأول كثيف العمالة، نموه محدود، قيمته المضافة صغيرة، تكاد تبقي على حياة ممارسيها وعائلاتهم. أما الأنشطة الحديثة فهي كثيفة رأس المال وإن كانت أجور العاملين لا تزال ضعيفة بالقياس إلى مثيلاتها خارج مصر. وبوجه عام أمام المخططين الاقتصاديين والاجتماعيين مشكلات كبيرة لرفع القيمة المضافة للأنشطة الاقتصادية بوجه عام ورفع الأجور وجودة المنتج وتنظيم التسويق وتحسين الإدارة العامة للمشروعات العامة والخاصة. ومثل ذلك تماما، بل أسوأ حالا، الفلاحون والزراعة المصرية الراكدة في مسار تقليدي يؤدي إلى خروج كثير من الفلاحين من دائرة الإنتاج المجزي.

الفصل السادس

فصل في حياة القاهرة المعاصرة

(أ) المشكلات العامة للمدينة[1]

لقد نمت مدينة القاهرة خلال السنوات الخمسين الماضية بسرعة كبيرة مما أدى إلى أن تصبح مشكلات المدينة أكبر من الحلول المقدمة من هنا وهناك. وأعتقد أن هناك إجماعا على أن أي حل جذري لمشكلة مدينة القاهرة لن يتم إلا إذا اتخذت خطوات لتنفيذ خطة شاملة ذات جرأة غير معهودة.

إن القاهرة ـ كغيرها من مدن العالم الكبرى ـ تعاني من مشكلات مختلفة معقدة ومركبة. وبرغم أهمية الإفادة من الحلول والتجارب التي تتخذ في مدينة أو أخرى إلا أنه لا يفيد إطلاقا حل مشكلة معينة في مدينة ما تطبيقه بكامله على مدينة أخرى تعاني المشكلة ذاتها لاختلاف الأبعاد الحضارية في كلا مدينتين مهما كانتا في دائرة قومية واحدة. ومن ثم فإنه يلزم لكل مدينة دراسة خاصة وعميقة للتعرف على جميع خصائصها المادية والمعنوية على المستويين الأفقي (المكان)، والرأسي (الزمان). كما أنه يفيد أيضًا أن نتعرف على مكان المدينة المعنية بين المجموعات التي تنقسم إليها مدن العالم، لأن تصنيفها يعطي الباحث ملخصا سريعا لخلفية المدينة الحضارية والاقتصادية، ومن ثم تتضح مؤشرات النمو والركود للمدينة.

القاهرة بين مدن العالم

تنقسم مدن العالم المعاصرة بصفة عامة من حيث المشكلات المترتبة على المكان والتاريخ والوظيفة الاقتصادية والسياسية والمقومات الحضارية العامة إلى مجموعتين رئيسيتين:

١ ـ مدن العالم المتقدم: عبارة عن الحزام الشمالي للمدن الذي يمتد من شواطئ الأطلنطي الشمالية في أوربا وأمريكا، وعبر الاتحاد السوفيتي إلى اليابان ومنها إلى مدن الشاطئ الغربي لأمريكا الشمالية. وهذه في مجموعها تتميز بالحداثة النسبية عدا أوربا الجنوبية والغربية، وبقوام العصر الصناعي حضاريا واقتصاديا.

---

(١) بعض ما جاء في هذا الموضوع نقلا عن مقال للمؤلف باسم «القاهرة: المشكلات العامة للمدينة والعاصمة» مجلة الطليعة التي كانت تصدر عن الأهرام ١٩٧٢.

٢ ـ مدن العالم النامي: مازالت فيها كل صراعات الريف والمدينة حضاريا واقتصاديا وتنقسم إلى حزامين:

(أ) الحزام الأوسط الممتد من البحر المتوسط في شمال إفريقيا وأطراف أوربا الجنوبية إلى الشرق الأوسط والهند ووسط آسيا والصين وإندونيسيا.

(ب) الحزام الجنوبي ويمتد في بقية إفريقيا وأمريكا اللاتينية وأستراليا.

والاختلاف الجوهري بين الحزامين الأوسط والجنوبي راجع إلى أسباب كثيرة على رأسها العمق الزمني لمدن الحزام الأوسط مقارنا بالحداثة في مدن الحزام الجنوبي.

وفوق هذا فإن الحزام الأوسط بمكانه الجغرافي كان مركزا لكافة الحضارات القديمة من مصر إلى الصين، ومنه انتقلت موجات حضارية إلى النطاقين الشمالي والجنوبي طوال تاريخ الإنسانية، وإليه انتقلت الموجة الحضارية الصناعية الحديثة من الحزام الشمالي فأثارت فيه تلك الاضطرابات العنيفة الاقتصادية والمدُنية الحالية.

وإذا صح هذا عامة على الحزام الأوسط، فإنه شديد الانطباق على الشرق الأوسط، الذي هو منتصف العقد في الحزام الأوسط، ومصدر الحضارات والديانات وملتقى تيارات العالم القديمة والحديثة على السواء، وأهم ما يتميز به الشرق الأوسط هو النمط الواحي في الاستقرار، سواء كان ذلك في صورة الواحة المعروفة من وسط آسيا إلى الجزيرة العربية والصحراء الكبرى، أو في صورة عقود متصلة من الواحات على ضفاف الأنهار القصيرة والطويلة وعلى رأسها النيل ودجلة والفرات وسرداريا وأموداريا (سيحون وجيحون) في صحاري آسيا الوسطى. ولندرة الأرض المنتجة في مثل هذه الظروف الواحية، فإن مواقع المدن كادت أن تثبت في أماكنها دون تغيير إلا في حالات شاذة. وقد ساعد ثبات الموقع على تعقد تاريخ المدينة في الشرق الأوسط لطول أعمارها ولتداخل أنماط المعمار والخطط العمرانية تداخلا يماثل التعايش والتكيف الذي حدث في حضارة هذا الإقليم حينما استوعبت وهضمت جوانب حضارية وافدة وأبقت على كثير من جوانب الحضارة السالفة في مُرَكب شديد التمازج.

ثنائية القاهرة

وتمثل القاهرة كل هذه الخلفية التاريخية والمكانية للمدن في الشرق الأوسط خير تمثيل. وهي إلى جانب تاريخها الطويل تعكس التطورات التي أدت إليها استقبالات عصر النهضة المصرية خلال القرن التاسع عشر، ومضمون الحضارة الصناعية خلال القرن العشرين. وقد أدت التغيرات السياسية والاقتصادية في مصر خلال الفترة من أواسط القرن الـ ١٩ إلى اليوم إلى نمو سريع ومستمر لقاهرة الحضارة الصناعية في إطار لم يتجاوز التجاور المكاني للقاهرة القديمة خلال الأعوام المائة الماضية، لهذا كانت ثنائية القاهرة واضحة، يرمز إليها وجود السوق القديمة (بازارات خان الخليلي ومحلات التربيعة والموسكي.. إلخ) والسوق الحديثة (وسط البلد بمفهوم القاهري).

القاهرة القديمة

وبرغم التجاور المكاني فإن كل شيء في القاهرة القديمة والحديثة مختلف تماما فخطة شوارع المدينة القديمة لا تخضع لتصنيف: الطرق والحارات المتعرجة الضيقة المسقوفة في أحيان كثيرة تعبر عن تكيف أمثل لنهار قائظ معظم أيام السنة. معمار سكني قديم خطته الأساسية الانفتاح على الحوش الداخلي والانغلاق عن العالم الخارجي بأسوار وبوابات تعبيرا عن نمط العائلة القديم الذي يسيطر فيه الرجال على عالم المرأة، أو «الأرباع» الضخمة التي تأوي عددا كبيرا من الأسر كادت أن تصبح عشائر مستقلة يربط أعضاءها التصاهر والتزاوج، وتنغلق بأسرارها عن العالم الخارجي. تقسيم مهني لأحياء المدينة يجعل منها عوالم ميكروكوزمولوجية منفصلة عن بعضها نفسيا وسلوكيا وفنيا مستندة في ذلك إلى أسس نشاط اقتصادي وممارسات حرفية مختلفة بين الحي والآخر. مركز استقطاب كبير لهذه المدينة كلها يمثله الجامع الأزهر كرمز للدين الذي يجمع الناس بصلاحياته الاجتماعية الواسعة في مواجهة القلعة كمركز للحكم.

القاهرة الحديثة

أما القاهرة الحديثة فقد تميزت بشوارع مستقيمة وعمائر عالية وأسواق مفتوحة وشقق تأوي إليها أسر نووية لم يعد فيها محل للعائلة الممتدة التقليدية. ولم تعد الأحواش متنفسات المدينة الداخلية، بل ظهرت الحدائق كضرورة بديلة للحوش، وبذلك انهارت الانغلاقية والحمية العصبية للحارات والأحياء وظهرت محلها روابط اجتماعية أخرى مبنية على الاختيار الحر للأفراد بدلا من الروابط التي كانت مفروضة بحكم علاقات الدم والنسب والمهنة والجوار.

ولم تعد هناك أحياء ذات نشاطات اقتصادية موحدة يسكن داخلها غنيها وفقيرها جنبا إلى جنب، بل أحياء جديدة للقاهرة الجديدة صنفت الناس تصنيفا آليا على أساس قدراتهم المالية. فأصبحت هناك أحياء الفقراء والطبقة الوسطى والأغنياء، ولكل منهما سمات أشد اختلافا في كل مظاهر الحياة المادية واللامادية مما كان في أحياء المدينة القديمة. وأصبح الاستدلال على مهنة الشخص من محل سكنه أمرا صعبا عكس ما كان في القاهرة القديمة، بينما أصبح الاستدلال على مستوى الشخص المادي من عنوان سكنه أمرا سهلا في القاهرة الحديثة[1].

وحلت تنظيمات أخرى محل ما كان سائدا من طوائف المهن: نقابات للعمال والفئات العاملة ونواد لطوائف العمل وطبقات الناس، وبعدت طبقات الناس عن بعضها البعض باختلاف مصالحها، وبعد الناس مكانيا وواقعيا من تأثيرات الاستقطاب الكبرى للأزهر بحلول الكثير من التنظيمات الاجتماعية

---

(١) ساكن العطارين أو الخيامية غالبا يعمل في مهنة العطارة أو صنع الخيام المشهورة بزخرفها من الملصقات القماش الملون (الأبليك) سواء كان هو شيخ المهنة أو صاحب ورشة أو عامل بالمهنة. والآن ساكن الزمالك أو جاردن سيتي أو المعادي أو في مصر الجديدة يدل على متوسط دخل الفرد العالي بالقياس إلى ساكن روض الفرج أو الخليفة أو الدرب الأحمر أو السيدة زينب، فهو عادة من ذوي الدخل المتوسط إلى الفقير. ولم يعد اسم القسم كافيا بل تحديد الحي أهم ففي مصر الجديدة روكسي والكوربة وشارع العروبة تمثل منسوبًا أعلى من منطقة الجامع وأطراف مصر الجديدة القريبة من الزيتون.

الاقتصادية المنبعثة من حضارة العصر الصناعي، وبعد الحكم عن القلعة والقصور إلى التنظيمات السياسية والاقتصادية الحديثة المعبرة أيضا عن ضرورات وملزمات العصر الصناعي.

غزو القاهرة القديمة

وقد ظلت ثنائية القاهرة واضحة إلى حوالي نصف قرن مضى، وما تزال الثنائية ظاهرة في عدد من الأشكال. لكن الكثير من التغير قد طرأ على القاهرة القديمة نتيجة الغزو الحضاري الاجتماعي الاقتصادي من جانب القاهرة الحديثة. وفي الحقيقة لم تعد القاهرة القديمة تحتفظ من قدمها إلا بالشكل المادي: الطرق المتعرجة والبيوت المتهالكة وبعض الحرفية القديمة، إلى جانب آثارها الإسلامية الرائعة. هجرها أغنياؤها، ولم تدخلها الخدمات الحديثة إلا بأقل القليل. وبعبارة قصيرة لم تصمد القاهرة القديمة للغزو، برغم محاولات الإحياء لمساجد أثرية وبيوت تاريخية، وسقطت إلى مجرد حي فقير من أحياء القاهرة الحديثة نتيجة عدم التعادل في القوى الاقتصادية الاجتماعية بين القديم الحرفي العائلي السمة والحديث الآلي الأسري السمة. بل إن القاهرة الحديثة قد نجحت في تغيير وظيفة المدينة القديمة فحولت جزءا من المدينة القديمة لتجارة الجملة كخلفية تخدم أسواق القاهرة الجديدة.

طرق غزو القاهرة القديمة

وقد كانت أهم وسائل غزو القاهرة القديمة رأس الحربة التي شقت القاهرة القديمة شطرين: إنشاء شارع الأزهر بعد سنة ١٩٢٠ بعرض ٢٠ مترا (بدايات لم تتم في عصر محمد علي). وقد أثار إنشاء هذا الشارع وشارع الجيش الحالي اعتراضات كثيرة آنذاك لكثرة التعويضات التي بلغت ٣٠٠ ألف جنيه! وبدخول المواصلات الحديثة إلى شارع الأزهر أصبح هو المحور الأول بعد أن كان شارع الموسكي وامتداده في شارع السكة الجديدة (التي أنشأهما محمد علي بعد سنة ١٨١٥ بعرض أربعة أمتار) هو المحور الأساسي لنحو قرن من الزمان للدخول من العتبة إلى منطقة الأزهر - الجمالية. وأصبح شارع الأزهر مركزاً لتجارة الجملة وتنافست المحال الكبيرة للحصول على واجهة تطل على هذا العالم الجديد. ولكن الحاجة المكانية الملحة أبقت على الموسكي والسكة الجديدة كشارع أعمال من الدرجة الثانية لفترة، والآن هو من أغلى شوارع القاهرة قيمة عقارية أو إيجارية لأنه سوق لا يشق له غبار للسلع المتوسطة القيمة التي لا غنى عنها لغالبية سكان القاهرة من الفقراء ومتوسطي الحال.

كذلك كان لإنشاء شارع الجيش الحالي (سابقا الأمير فاروق من العتبة إلى الحسينية) أثر كبير في تقطيع أوصال القاهرة القديمة في قسمها الشمالي؛ فصل باب البحر والفجالة والظاهر والرويعي عن الموسكي ودرب البرابرة وباب الشعرية والبيومي والحسينية. كما أدى إلى تدهور شارع الخليج (ردم سنة ١٨٩٩) الذي كان يلتوي داخل المدينة القديمة، ولم تعد له أهميته في شبكة شرايين القاهرة الحديثة إلا بعد أن استقام هو الآخر - قدر المستطاع - والتحم بعدد من الشوارع الضيقة الموازية (درب الجماميز - شوارع الحبانية وجامع البنات وبين الصورين وباب الشعرية وشارع الشعراوي البراني إلخ. . .) تحت مسمى شارع الخليج الذي أعيد تسميته شارع بورسعيد وأصبح محورا مهما يربط غمرة والسيدة زينب.

وكان شق شارع القلعة (محمد علي) قد سبق ذلك بكثير (بدايات الطريق منذ عهد محمد علي وتم في عهد إسماعيل) وقد أدى إلى تقطيع المدينة القديمة في الجنوب، فاصلا بين السيدة وطولون والحلمية وعابدين وأرض شريف في جانب وباب الوزير وسوق السلاح والخيامية وتحت الربع وسكة المناصرة في جانب آخر. لكن شارع محمد علي لم يؤد إلى النتيجة التي انتهى إليها شارع الجيش. ذلك أن شارع القلعة ـ بعد أن نزل الحكم من القلعة إلى قصور القاهرة الجديدة في عابدين والقبة، أصبح شارعا لا يقود إلى مكان ذي أهمية في الحياة السياسية اليومية. وفضلا عن ذلك فهو يقود إلى طريق مسدود بواسطة بروز جبل المقطم في هذا الهامش الجنوبي من القاهرة، وإلى المقابر الشاسعة في الإمام الشافعي، وإلى محاجر وتلال عين الصيرة ومصر القديمة. أما طريق الجيش فقد كان يقود القاهرة إلى جبهة توسع عمراني هائلة شمالا بشرق إلى العباسية وحدائق القبة ومصر الجديدة. وهذا هو اتجاه التوسع العمراني الذي تحابيه مجموعة الظروف الطبيعية والبشرية في إقليم القاهرة.

القاهرة اليوم

هكذا ارتبط مصير القاهرة القديمة بالتغير الاقتصادي الاجتماعي الذي دخلته مصر منذ الربع الثاني من هذا القرن. وفي خلال السنوات الخمسين الماضية انطلقت القاهرة الجديدة انطلاقة هائلة عبر كل العوائق الطبيعية والبشرية كما يظهر من النقاط التالية:

١ ـ كانت وسيلة هذا الانطلاق الطرق المستقيمة الطويلة والكباري. وأقدم هذه الطرق المستقيمة شارع شبرا (شق سنة ١٨١٥ ليصل إلى قصر محمد علي). وكونت شوارع القلعة والأزهر والجيش والتحرير والقصر العيني وبولاق (٢٦ يولية)، الشبكة الهيكلية لنمو القاهرة صوب حقول الشمال إلى شبرا الخيمة ومسطرد والمطرية، وصوب رمال الشرق إلى العباسية ومصر الجديدة ومدينة نصر، وصوب الجنوب عبر الشريط الزراعي الضيق إلى المعادي وحلوان والتبين، وصوب الغرب عبر النيل إلى الجيزة والهرم وبولاق الدكرور وإمبابة.

٢ ـ عدم وجود مخططات رئيسية Master Plan نافذة المفعول لتجديد الأحياء القديمة مع تجديد وتوسيع شبكة الطرق والبنية الأساسية في هذه الأحياء مما يؤدي إلى بقاء الخدمات القديمة على حالها مع بعض التحسين ـ أي دون وجود حقيقي لما يقابل النمو العمراني الجديد ذا الوحدات والطوابق السكنية الأكثر والمحملة على بنية تحتية كانت مخصصة في الأصل لعدد من السكان ربما هو ربع العدد الحالي[١]. ومن هنا النقص الواضح في تغذية هذه الأحياء بالمياه والصرف

(١) بالرغم من وجود قانون ٢٧ لسنة ١٩٥٦ بتجديد الأحياء المتهالكة البناء ونزع الملكية وإعادة التخطيط، والقانون ٣ لسنة ١٩٨٢ الذي يتفق في كثير من مفاهيمه الأساسية مع قانون ١٩٥٦، وخاصة الاحتفاظ بنفس الكثافة السكانية وتوفير مساحات خضراء، إلا أنهما لم يطبقا إلا في حالات قليلة، وبخاصة في المناطق العشوائية التي تمت إزالتها في بعض أطراف القاهرة دون الأحياء القديمة في قلب القاهرة. راجع كتاب «تجديد الأحياء» لأحمد خالد علام ويحيى عثمان شديد وماجد المهدي، مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٩٧ .

الصحي بصفة خاصة، وهي أشياء كالمتفجرات الموقوتة داخل القاهرة. وأخطر الأشياء هو النقص الشديد في أعداد المدارس ومساحاتها وتجهيزاتها؛ لأنها هي الأخرى بنيت كمّا وقدرة استيعابية بالتناسب مع عدد سكان فات زمانه بنصف قرن دون مبالغة. وبإيجاز تناست سلطات البلدية المسئولة والمخططون مبدأ تجديد أحياء داخل القاهرة Urban Renewal لما فيه من صعوبات فيزيقية وكثافة سكانية، واستسهل الجميع إنشاء أحياء ومدن جديدة مخططة مركزيا في أماكن فارغة بدلا من إعادة تخطيط الأحياء الفقيرة الداخلية فزادت سوءا سكنا وسكانا وفقرا.

٣ ـ صحيح أن هناك اتجاهات حديثة لاستخدام نظم المعلومات الجغرافية لشبكة المياه والصرف الصحي، وأن هناك مساعي من جانب شركات توزيع الكهرباء لحسن الإمداد والتوزيع، إلا أن معظم هذه الجهود تدور في المناطق الجديدة والغنية من القاهرة حيث تساعد الطرق الواسعة على مثل هذه الأعمال، بينما الأحياء المكدسة سكانا محرومة من هذه الأعمال الحديثة إلا عند توسعة شارع أو شق محور حركة جديد داخل الأحياء الفقيرة.

٤ ـ فما بالنا بالأحياء التي التصقت بحواف القاهرة والتي درجنا أن نسميها بالعزب والعشوائيات. وحول القاهرة وحدها ٧٩ من هذه الطفيليات العمرانية في الجيزة ٣٢ وفي القليوبية ٦٩ معظمها بين شبرا الخيمة والمرج والكثير من هذه الطفيليات تكاد لا تتحصل على شيء من البنية التحتية الأساسية. ومن هنا الكوارث الناجمة عن ارتفاع منسوب المياه الجوفية وارتفاع عدد الأمراض الناجمة عن سوء الحالة الصحية في البيوت والحارات والمسارب بين أشكال من بيوت وعشش يسكنها نحو عدة ملايين من الناس هم من الفقراء وسكان الطفيليات العشوائية. هؤلاء ليس لذويهم أعمال حقيقية ومن ثم الفقر المدقع الذي يساعد على تدهور كل شيء من الغذاء إلى الأخلاق فيصبح بعضهم نهبا لكل أشكال التطرف السلوكي من إجرام إلى انتظام في جماعات هدامة.

٥ ـ ومما يزيد من إشكالية الموضوع التركيز الذي لا مبرر له على اختطاط أحياء عمرانية جديدة ضمن دائرة القاهرة الكبرى. في البداية كانت هناك المدن التوابع التي أنشئ بعضها قريبا من القاهرة الكبرى وخاصة مدينتي مايو وأكتوبر بينما كانت مدينة رمضان على بعد مقبول. ولكن المسافة بين مصر الجديدة ورمضان سرعان ما أغرت مخططي وزارة التعمير، قبل الأفراد، بإنشاء سلسلة من المدن بدأت بالحرفيين والسلام وانتهت بالعبور وهاكستب والشروق مستخدمين في ذلك وجود أوتوستراد الإسماعيلية كبنية محورية، فاستهلكوه! والغرض الأساسي من إنشاء مدن التوابع لم يتحقق. فما زالت أرتال السيارات تنقل العاملين من أحياء القاهرة والجيزة إلى رمضان وأكتوبر صباح مساء. وانحرف التوجه من تخفيف الضغط السكاني في القاهرة الكبرى إلى السكن الفاخر الموسر في أحياء أسماؤها ذات رنين الرفاهية مثل «ماي فير» و«بفرلي هيلز» و«الأشجار» إلخ. . .

٦ـ قضى إنشاء محور صلاح سالم على آخر مواقع الحفاظ على القديم التي كانت تنزوي في أحياء باب الوزير والتبانة والباطنية والدراسة والعطوف والجمالية تحت تلال الدراسة وفي ظلال حمايتها. كما انكشفت مقابر المماليك بين برقوق وقايتباي.

٧ـ نجى طريق صلاح سالم من الابتلاع بواسطة العمران على جانبيه بفضل وجود الجبانة المملوكية ومعسكرات ونواد عسكرية في شرقه، وانتشار معسكرات للشرطة والجيش بين العباسية والقلعة على الجانب الغربي، مع ارتفاع مناسيب الأرض لسابق وجود تلال وأكوام قديمة في هذه المناطق استغلت بعضها في إقامة دار الإفتاء ومبنى مشيخة الأزهر.

٨ـ كان إنشاء أوتوستراد مدينة نصر ـ حلوان بمثابة التفاف من الشرق حول هذه الجبانات المملوكية فوقعت بين فكي كماشة الأوتوستراد وصلاح سالم، ومن ثم اخترقتها طرق حديثة للسيارات سوف تهدد المباني المعمارية الرائعة للمساجد والمدارس والآثار المملوكية بالتدمير البطيء نتيجة لمؤثرات ثلاث هي: عادم السيارات والاهتزازات الأرضية الناجمة عن مرور اللوريات والشاحنات الثقيلة، وسكن عشوائي داخل هذه المنطقة الأثرية مع إنشاء ورش إصلاح ودهان السيارات وما يؤدي إليه من تسرب ماء باطني تحت أساسات المباني وإلى أبخرة لحام الأكسوجين وطلاء الدوكو المشبع بالمتطايرات من المواد الكيميائية ولكن بعد تكثيف البناء شرقي الأوتوستراد تحول الطريق الدائري في صلاح سالم والأوتوستراد إلى ممرات للحركة الكثيفة البطيئة داخل المدينة.

٩ـ ثم جاء الطريق الدائري الذي أصبح يعمل كالمغناطيس في جذب مزيد من اختطاط أحياء جديدة، خاصة في الجزء القاهري منه، بينما الجزء الآخر في الجيزة لا يزال تائها بين القرى التي فقدت معنى ووظيفة الريف وبين الألسنة العمرانية الحديثة للمهندسين والصحفيين وفيصل والهرم. والمفروض أن القليل جدا من أبنية خدمات الطريق كمحطات البنزين واستراحات صغيرة، هي التي تقترب من أي طريق حلقي لكي يبقى طريقا حرا للحركة السريعة حول المدينة مع تعدد المداخل والمخارج من وإلى محاور رئيسية في شبكة طرق المدينة. لكننا نهدم الأساس الذي بني من أجله الطريق الدائري بإنشاء مجموعة من أحياء جديدة سميت القاهرة الجديدة قيل إنها سوف تتسع لمليونين أو لأربعة ملايين من الناس أو أكثر تمتد من الهجانة إلى التجمع الأول والخامس والثالث والقطامية والأمل والمعادي الجديدة.. أسماء كثيرة وطموحات غير صحيحة لا في الموقع أو المحتوى والهدف. فأين إذاً الطريق الحلقي إذا أضفنا إلى ذلك النمو العمراني على الأرض الزراعية من شبرا الخيمة وميت نما إلى السلام وبركة الحاج والمرج والقلج شمال وجنوب الطريق الدائري مباشرة؟

١٠ـ استغرق تحول طريق صلاح سالم إلى طريق داخلي نحو ربع قرن. أما الطريق الدائري الجديد فإنه سيتحول في زمن أقل من ذلك بكثير إلى طريق داخلي. ذلك أن مقدمات التحول بدأت فعلا في شمال وشرق القاهرة. وقد يترتب على ذلك أن مطار القاهرة الدولي سوف يصبح

داخل دائرة عمران القاهرة بإحاطته من الشمال والشرق فضلا عن إحاطته الحالية من الغرب والجنوب. فهل يتحول هو الآخر إلى مصير مطار ألماظه ونبحث عن موقع مطار آخر على بعد ٤٠ ـ ٥٠ كيلو متر من القاهرة ؟

هذا النمو الضخم المتسارع قد فجرته عدة عوامل على رأسها المركزية المطلقة التي تمارسها القاهرة على كل أشكال الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية في مصر. أصدق تعبير عن تلك المركزية المسيطرة هو استحواذ القاهرة على أكبر قدر من الهجرة الداخلية [١]. وقد نقل المهاجرون عددا من الأشكال الحضارية إلى أحياء تكاد أن تقتصر على مهاجرين من إقليم معين أو محافظة معينة. وبذلك أخذت مناطق كثيرة من القاهرة « تتريف » ـ أي تظهر في مساكنها ومحلاتها التجارية وملابس وتصرفات سكانها اليومية سمات حياة القرية الريفية داخل المدينة.

ونتيجة لهذا أصبحت القاهرة منطقة اختلاط وتضارب في المفهومات وبعض الممارسات الاجتماعية وربما بعض الممارسات اللغوية نتيجة للتركيب الحضاري للسكان وهناك عوامل كثيرة اجتماعية واقتصادية تسعى إلى تسوية الفروق بين هذه التراكيب المدينية في القاهرة. ويقوم شيوع التعليم الحديث في القاهرة بالدور الأول في هذه التسوية، إلا أن ذلك سوف يأخذ وقتا قبل أن يصبح الكل مواطنين للمدينة جيلا واحدا على الأقل. ويتطلب هذا تحديد تيار الهجرة إلى القاهرة إلى حدود ضيقة وبوسائل متعددة كما سنوضح فيما بعد.

مشكلة القاهرة الكبرى

هذا باختصار شديد ما حدث خلال هذا القرن لكي تصبح القاهرة حقيقة شديدة البروز فوق خريطة مصر. فقد امتد مجمع المدينة الكبير امتدادا شاسعا بالنسبة لمساحة المجال العمراني الضيق في مصر. ولم يعد لهذه المدينة نظير ـ من قريب أو بعيد ـ في مصر والشرق الأوسط وإفريقيا، ليس فقط من حيث المساحة، ولكن من حيث محتواها المكتظ بملايين الناس ومئات المشكلات الاقتصادية والاجتماعية والتموينية والتعليمية والصحية، وعشرات الآلاف من المشكلات اليومية على رأسها آلام الانتقال اليومي في الشوارع الأساسية من حيث الاختناق وفوضى المرور لأسباب عدم التوازن بين الشوارع ومتطلبات الحركة الحالية [٢]. وعدم إيجاد ساحات انتظار للسيارات في المجاورات السكنية أو حول محلات السوبر

---

(١) في ١٩٦٠ كانت القاهرة والجيزة تستحوذ على نصف حجم الهجرة الداخلية في مصر. وفي ١٩٧٦ كانت الهجرة إلى القاهرة في حدود ثلاثة أرباع المليون، وإلى الجيزة ثلث مليون. وفي ١٩٨٦ هبطت الهجرة إلى القاهرة إلى حدود نصف مليون ولكنها ارتفعت في الجيزة إلى نصف مليون. ولا شك أن الهجرة إلى الجيزة كبيرة بالقياس إلى تجمد حجم الهجرة بالنسبة للقاهرة التي أشبعت تماما. والمهاجرون يحسون الطلب ويتوجهون إليه باستجابة بطيئة إلى أن تتشبع منطقة الهجرة كما حدث في مدن القناة بين ٧٦ و١٩٨٦ والسؤال لماذا «نشوش» على تيار الهجرة ببناء مدن حول القاهرة تبعدهم عن التوجه الصحيح إلى مناطق التنمية في سيناء أو جنوب الوادي ؟

(٢) في العادة تحتل الطرق وساحات انتظار السيارات ومحطات البنزين والجراجات نحو ثلث مساحة منطقة المدينة. وفي لوس أنجيلوس تزداد هذه المساحات إلى نحو ٧٠٪ وهي بذلك أعلى نسبة في العالم نتيجة لأن المدينة مبنية على مساحات ضخمة متفرقة للتباين التضاريسي المحلي ولسيادة السيارة كوسيلة نقل وحيدة. والغالب أن نسبة مساحة الطرق وأماكن السيارات في القاهرة هي اقل من ١٥٪ في قلب القاهرة وتتحسن في الأحياء الجديدة إلى نحو الثلث. وهذا هو على رأس مشكلة المرور في القاهرة.

ماركت و«المول»، وعدم تنفيذ جراجات لكل عمارة رغم النص عليه في تراخيص البناء، أو تحويل الجراجات إلى محلات ومخازن رغم أنف القانون ـ وكلها تعبير عن أنانية متفاقمة وتسيب وعدم الالتزام بالقوانين. هذا فضلا عن قصور معظم الناس عن الاستخدام الأمثل للسيارات الخصوصية أو العامة مما يسبب مزيدا من عدم انضباط الشارع القاهري.

وفي مقابل هذه المشكلات الكثيرة لم تقدم الدولة والجهاز الإداري المختص بالقاهرة ما يجب أن يتم من خلال خطة متكاملة تخدم مستويات زمنية متصاعدة. بل كانت الحلول غالبا وقتية وجزئية دون مساس بالجوهر أو إحاطة بالشمول. وكان إنشاء لجنة القاهرة الكبرى في الستينيات (التي ورثتها وزارة التعمير والإسكان ـ ثم أضيف إليها عبارة «المجتمعات العمرانية الجديدة» كوصف طنان) عملا جيدا من الناحية النظرية. ولكن أعمال هذه اللجنة ووزارة الإسكان فيما بعد من حيث التفكير في إنشاء مدن جديدة وتنفيذها في صورة حلقة حول القاهرة بغرض استيعاب الزيادة المستمرة في سكان ونشاط القاهرة، لا تشكل الحل الأمثل لمشكلة القاهرة.

ذلك أنه في الواقع ـ وبغض النظر عن الصعوبات التي تواجه إنشاء حلقة المدن الإضافية في مواقع صحراوية تحتاج إلى إمدادات مياه في الوقت الذي نعاني فيه من محدودية موارد مياه النيل ـ الذي لا يستطيع أن يعطي إلى ما لا نهاية ـ فإن النتيجة النهائية هو خلق مشكلة قاهرة أكبر من الكبرى، وأعقد من الحالية. فطبيعة العمران المديني أن يزحف تجاه بعضه طالما كانت المسافات الفاصلة غير كبيرة مع استمرار تأثير عوامل النمو، ومن ثَمّ يزحف العمران من القاهرة صوب المدن الإضافية القريبة، والعكس صحيح باعتبار أن المدن الإضافية سوف تنظر دائما صوب القاهرة بما فيها من مراكز القوة والجذب، وتعطي ظهرها لجبهات التوسع التي يجب أن تكون بعيدة كل البعد عن المجال المغناطيسي للقاهرة.

النمو الانفجاري للمدن

ليست كل المدن متساوية في درجة النمو لسبب أو آخر، كما أن درجات نموها ليست ثابتة على المقياس الزمني. ومن أهم أسباب ذلك:

١ ـ موقع وموضع مدينة ملائم في الماضي وغير ملائم في الحاضر، مستجيب أو غير مستجيب لتطورات الحضارة والمبتكرات الآلية وشبكة المواصلات.

٢ ـ أنشطة اقتصادية نامية أو خامدة أو كامنة تتفجر مع تغيرات جذرية في تكنولوجية الإنتاج ونظريته واستعداد الناس للتكيف مع الجديد من المستحدثات.

٣ ـ نمو أو سقوط الوظيفة الأساسية للمدينة لتغيرات جذرية في الوضع العام السياسي والإداري والإستراتيجي والاقتصادي والثقافي للمدينة. فقد فقدت إسطنبول الوظيفة السياسية في تركيا الحديثة مقابل نمو أنقرة العاصمة السياسية، لكن انتقال العاصمة لم تكن له آثار سلبية على إسطنبول بحكم موقعها وتاريخها الأطول من القاهرة.

٤ ـ وهناك عوامل أخرى تشترك معا بدرجات متفاوتة، تبرز بعضها أحيانا من لا شيء (مثل مدن البترول والتعدين عامة). ومجموع هذه العوامل تحدث على مر الزمن التغيرات التي تطرأ على المدن في نموها أو ثباتها أو تدهورها، أو عودتها إلى مقدمة الحياة في الإقليم مرة أخرى في صورة يشارك في تكوينها نظريتي دورة الحياة وعدم فناء المادة. وقد مرت القاهرة بهذه المراحل وعادت إلى رأس الحياة المصرية مرات عدة أبرزها العودة في العهد المملوكي بعد الركود الفاطمي والعودة في العصر الحديث بعد الركود العثماني.

وحينما تتفق الظروف التي تدعو مدينة إلى النمو فإن المدينة تظل تنمو إلى أن تصل إلى أقرب تلاؤم مع الظروف السائدة. فإذا لم تتغير ظروف ودوافع النمو فإن نمو المدينة يكاد أن يتوقف، بل ويصبح للمدينة مجال سلبي يؤدي بصفة عامة إلى طرد الفائض من النمو الطبيعي للسكان إلى أماكن الجذب الأخرى. لكن هذه الحالة المثالية قلما كان لها نظير في الواقع إلا لفترات زمنية محدودة. فالمدينة إما أن تنمو أو تنكمش. ذلك لأن دوافع النمو المديني عبارة عن «مُركب حي» صفته الأساسية دينامية حركة دائمة نتيجة للتغير الدائم في ترتيب مواضع العوامل والدوافع، كَما ونوعا، داخل هذا التركيب الحي. ومن ثم فإن المدن في حركة مستمرة.

وحينما تزداد كثافة عوامل النمو في مدينة ما فإن نمو المدينة يظل سائرا دون توقف إلى أن تبلغ المدينة حجما معينا ليس له قياس فعلي بالمعنى المادي أو الرقمي لأن لكل مدينة مقياسها الخاص ارتباطا بظروفها الحضارية والتكنولوجية. حينما يتم ذلك نجد تغيرا كيفيا يطرأ على المدينة، فبدلا من أن تعتمد المدينة في نموها على مجموعة العوامل والدوافع والظروف المستمدة من المكان والمستوى الحضاري والتكنولوجي والخلفية التاريخية، يصبح للمدينة قوانينها الخاصة التي تفرضها على مجموعة عوامل النمو السابقة. وبعبارة أخرى تنعكس الصورة نظريا ويصبح للمدينة تأثيرا على مؤثرات نموها.

تبنى المدينة لنفسها «روح»، أو تصطنع لنفسها «قلب» يحولها إلى «كينونة» ذاتية القوانين. ويصبح لهذه الكينونة نهم شديد للتوسع واجتذاب المزيد من البشر بصورة طاغية تؤثر بوعي وبلا وعي على الاختيار «الإداري» للمخططين والمستثمرين وجميع الأعمال والوظائف التي تمارسها المدن. ويصبح الجميع أسرى لهذه الطاقة الذاتية للمدينة لا يستطيعون الخلاص من سطوة تأثيرها ولا يفكرون إلا من خلال ما تفرضه المدينة الطاغية من مشكلات تدعوهم إلى إصلاحات وحلول جزئية ووقتية.

وفي الغالب لا يتاح لكل مدن الدولة أو مدن إقليم من أقاليم الدول ذات المساحة الواسعة مثل هذا «الطاغوت»، إنما يحدث غالبا لمدينة واحدة تستقطب النمو وتؤدي إلى إيقاف أو بطء النمو في المدن الأخرى بحيث تصبح قزمية النمو إلى جوار المدينة العملاقة.

ولسنا نعرف على وجه التحديد إلى أين يقود النمو الذاتي لمثل هذه المدن المتسلطة. وأغلب الظن أنه يقود إلى «انفجار» ــ إذا شئنا المبالغة ــ يهدد المدينة بالتراجع نتيجة للخلل الذي يحدث كما وكيفا في حجم المدينة مكانيا وسكانا ونشاطا. وهي التي تزيد من المصاعب في مستوى أداء وظائف المدينة وفي تركيب

المدينة اجتماعيا وصحيا وأمنيا وإدارة يترتب عليها تناقضات كبيرة بين الترف والفقر في أحياء المدينة وإلى مزيد من البيروقراطية والمركزية وتدخل السلطة لتحجيم الخلل ولو جزئيا.

ولا توجد لدينا أمثلة عن مثل هذا الانفجار لمدن حديثة، وإن كان أقربها إلى هذه المرحلة طوكيو ونيويورك التي تسمى في المصطلح العلمي Megapolis ولعل روما الرومانية وبغداد الإسلامية من الأمثلة على انفجار المدن العملاقة في الماضي المؤرخ، وساعد على انفجارها مركزيتها المطلقة للعالم المعروف آنذاك، ورخاؤها وترفها الخيالي وتعفن تركيب قياداتها، وعوامل أخرى خارجية عسكرية ودينية وعلى رأسها تحركات شعوب الترك والمغول وهجراتهم من وسط آسيا فاكتسحوا أوربا والصين والعالم الإسلامي.

وليس من الضروري أن تبلغ المدن حدودا موحدة تدخل بعدها مرحلة الانفجار، ذلك أن هناك ارتباطا كبيرا بين المدينة الواحدة وخلفيتها الحضارية والتكنيكية يجعل لمرحلة الانفجار في كل مدينة مقياسا خاصا بها. فما يصدق على طوكيو لا يصدق على القاهرة. ومن أهم المقاييس التي يمكن أن تؤخذ مؤشرا على ذلك أن يصبح الوفاء بخدمات المدينة الأساسية أمرا بالغ الصعوبة؛ مثلا مشكلة إمداد المدينة بالمياه، أو مشكلة الانتقال داخل المدينة وكلتاهما من المشكلات التي تواجه كثيرا من مدن العالم الكبرى في الوقت الحاضر، وقد استطاعت طوكيو أن تجد حلولا لمشكلة المياه حتى قارب سكانها عشرة ملايين، ثم أصبحت بعد ذلك مشكلة خطيرة بعد أن تعدت المدينة ١٢ مليونا. فهل نتوقع أن تصمد القاهرة لمشكلة المياه بعد ملايينها السبعة (القاهرة الكبرى نحو أحد عشر مليونا)، أو الإسكندرية بعد أن أشرف سكانها على أربعة ملايين؟

لم يعد هناك مجال للكلام عن جزئيات المشكلة والمهم الآن هو السيطرة على نهم المدن الكبرى سيطرة حقيقية. وبدون شك هناك إمكانات كثيرة للسيطرة: مثلا يقال إيجاد تشريعات تمنع أو تحد من الهجرة للقاهرة، لكن ذلك في الحقيقة صعب المنال وربما يحولنا إلى دولة بوليسية تمنع حرية الأفراد في التنقل داخل وطنهم. وربما كان الإجراء الأجدى ألا تشجع السلطات إقامة منشآت عمالة جديدة بالقاهرة كمرحلة أولى ثم تمنع ذلك لفترة زمنية طويلة ـ عقدين أو ثلاثة عقود ـ حتى يعتاد رأس المال على استثمارات في ريف مصر فيحل إشكالية الزيادة السكانية الريفية العاطلة.

لكن هناك دائما تجاوزات عن التشريعات تحدث بضغوط المصالح التي لا تقاوم، وتبدأ التجاوزات تتسع لتصبح قوانين غير معلنة، وينتهي الأمر إلى تغيرات جديدة في التشريعات السابقة لصالح ضغوط المصالح. ولهذا نجد للتشريعات ملاحق في أزمان مختلفة تواكب «المتغيرات الضاغطة» وتتصالح معها!!

(ب) القاهرة تحت الحصار

في مصر كان النمو العمراني منذ نصف قرن يسير في خطوط ملتزمة بلوائح البلدية قدر الإمكان. ولكن مع تزايد السكان رأى المختصون إمكان تطبيق فكرة المدن التوابع حول القاهرة كما أسلفنا. لكن ما نفذ في لندن أو أستكهولم على سبيل المثال يختلف جوهريا عن القاهرة فى:

أولا: أن النمو السكاني في العالم الأوربي الغربي يكاد يقترب من الصفر بينما نمو سكان مصر هو ٢٪ سنويا ـ بمعنى أننا ننمو بمقدار أربعة إلى خمس مرات قدر تلك الدول.

وثانيا: البيئة الطبيعية في غرب أوربا مختلفة في أنها ليست بيئة جافة تفتقر للماء كحال مصر، ومن ثم تحتاج إلى مواصفات خاصة.

ثالثا: أن الأوربيين يلتزمون بالقانون واللوائح التي تنطبق على الجميع دون استثناء، بينما الالتزام بالقانون في مصر ضعيف في أكثر الحالات. وترتب على ذلك أن حواجز الأمان الفاصلة بين المدينة الأم والمدن التوابع ظلت قائمة للحفاظ على البيئة والاستمتاع بها في أوربا.

أما في العالم الثالث فإن المدن الحلقية ـ أقيمت فيها أنشطة خاصة أو لم تقم ـ تدير وجهها نحو المدينة الأم، بدلا من الاحتفاظ بمدن الحلقة كل داخل إقليمه. نجد الرغبة تتولد في النمو تجاه المدينة الكبيرة بحكم اعتياد الحركة اليومية للعمالة في هذه المدن. والأغلب أن تستجيب الأجهزة الإدارية والوزارية لهذه التوجهات. وهذه الاستجابة قد تكون بوعي وإدراك لتنفيذ غرض معين؛ كالاستفادة من المسافات الحاجزة في إقامة مشروعات محددة (مثل إقامة أسواق الجملة في العبور و٦ أكتوبر) ويؤدي وجود الطريق والماء والكهرباء إلى ضغوط للحصول على أراض لإشباع المتطلبات العديدة لأية تنمية عمرانية أو إنتاجية. والأغلب أن عنصر المضاربة على الأرض من جانب الإدارة الحكومية أو المستثمرين يكون له الريادة على بقية العناصر مما يؤدي إلى افتعال أسعار عالية لأرض لم يكن لها قيمة بصورة عامة، وهو ما يؤدي إلى ارتفاع الناتج المحلي العام بضع سنوات ثم يهبط إلى قيمته الحقيقية محولا الكثير من المدخرات التي دفعت في شراء هذه الأراضي إلى قبضة رمال!!

وقد فعلنا نحن ذلك حول القاهرة بصورة مبالغ فيها وحول الإسكندرية بصورة أقل. فإن إنشاء العاشر من رمضان كان عملا جيدا في حد ذاته كمدينة صناعية وسكنية متكاملة في مخططها الأصلي ونجح المُخَطط بدرجة حسنة في إقامة المصانع. وبالرغم من التساؤلات حول ماهية القيمة الفعلية وديمومة المنشآت الصناعية في ظل التسهيلات التي تمنحها الدولة، فإن الصناعة قد أرسلت جذوراً في العاشر. أما الشق الثاني من المُخَطط ـ وهو إقامة سكن دائم لغالبية العاملين في المصانع فمازال دون التحقيق بنسبة كبيرة فمعظم المقيمين أو أصحاب الوحدات السكنية لا يرتبطون بصناعات العاشر. ويحتاج الأمر إلى دراسة جادة ومكاشفة صريحة لتبين من هم سكان العاشر من رمضان: هل منهم نسبة من العازفين عن حياة المدن الكبيرة وخاصة من أصحاب المعاشات، أو مستثمرين ورجال أعمال يقضون عطلة نهاية الأسبوع، أو يقيمون مآدب لعقد صفقات العمل؟ أم أخيرا هم فعلا من العاملين في إدارة وصناعة

العاشر ؟ وتبقى الحقيقة أن الجانب الأكبر من العاملين في العاشر (وكذا ٦ أكتوبر) يقيمون في القاهرة الكبرى ويقومون برحلة العمل اليومية صباحا ومساء عبر طريق الإسماعيلية الصحراوي وطريق الهرم وفيصل. فهذا أمر لا ينكره كل ذي عينين حتى لو كان قلبه مغلقا عن المعنى وراء هذا الهول من الازدحام كأنه الحشر مكرراً!!

ومع تحفظات معروفة عن الطبيعة الجيوفيزيقية لموضع مدينة ١٥ مايو، فإنها الوحيدة من مدن الحلقة التي تقع في مواجهة المجمعات الصناعية في إقليم حلوان. وبالتالي فإنها مارست وظيفتها السكنية المؤهلة لها بطريقة جيدة. أما مدن الحلقة الأخرى فلم تؤد إلى تخفيف عبء السكان والضغط على المرافق والخدمات في القاهرة، ولم تعط الفرصة لتفريغ القاهرة من المساكن المتهالكة. ولهذا فإن إعادة بناء القاهرة بتنمية أحزمتها الفقيرة لم تتم. وأصبحت القاهرة متحفا اجتماعيا شديد التفاوت يتجاذبه قطبي الفقر المدقع والغنى الفاحش متمثلا في أحياء متجاورة كالزمالك والمهندسين إلى جوار إمبابة أو الدقي وبولاق الدكرور أو جاردن سيتي والسيدة زينب ودار السلام والمعادي إلخ..، ويتسلل داخلها وخارجها السكن العشوائي كالنبات المتسلق فوق الأسطح أحيانا، وكالخلايا السرطانية في الهوامش أكثر الأحيان.

ولا يقتصر عدم وفاء مدن الحلقة على هذه الجوانب السلبية التي قوضت أسس الفكر الذي من أجله صممت وأنشأت وهو الإسهام في حل مشكلات الإسكان، بل إن تراخي الإدارة المحلية (لأسباب غير معروفة تماما) عن منع الناس من الإنشاء والتعمير على جانبي الطريق السريعة قد أدى إلى اختناق هذه الطرق. فالأملاك على واجهات الطرق تغري بالإنشاءات غير المسموح بها لارتفاع قيمة الأرض بالدرجة التي تدعو للمخاطرة بالمخالفات. ومع شيء من النفوذ والقوة تكتسب المخالفات صفة الأمر الواقع، وتصبح بذلك مصدرا للقياس يقتدى به وبذلك يتقلص حرم الطريق السريع من ٥٠٠ متر إلى ٥٠ مترا ــ وفي أحيان إلى أقل من ذلك! وربما كان من بين أسباب الإغراء أن الإدارات الحكومية تُقَوم الأراضي بأسعار عالية مما يؤدي إلى قيام المستثمرين بإنشاءات مخالفة من حيث تجاوز حرم الطريق أو الارتفاعات لتعويض ما قدروه مسبقا من الربح.

والأشد خطرا أن ترى الحكومة في المسافات الفارغة التي تخدمها الطرق السريعة مجالات للإنشاءات الضخمة مثل إدارة التجنيد في الهاكستب ومدينة الهاكستب السكنية. وسوق العبور على طول طريق الإسماعيلية. ولم تكتف بذلك، بل زايدت الأجهزة الإعمارية على نفسها بملء الفراغات حول الطرق المحيطة بمدينة العبور بتخصيصات للصناعة، ثم استدارت فأعلنت مزايا كثيرة لبيع غرود الخانكة والصحاري شرقها على طريقي الإسماعيلية والسويس في صورة تجمعات مدن الشروق وبدر. إلى جانب مشروعات التجمع الخامس وعلى طول الطريق الدائري الجديد من المعادي إلى القطامية والهجانة. بل إننا نرى الآن غابات من مباني الطوب الأحمر، غاية في القبح، بدأت تغزو جانبي الطريق الدائري في القطاعات التي اكتملت من مدينة السلام إلى ميت نما، وتحاصر القاهرة من الشمال في جبهة عريضة من مناطق الفقر ومناطق الصناعة في شبرا الخيمة ومسطرد والمرج وكفر الشرفا ..إلخ... والنتيجة أن

الالتحام واقع لا محالة بين واجهات القاهرة الشرقية والشمالية (المعادي ـ البساتين ـ منشأة ناصر ـ مدينة نصر ـ مصر الجديدة ـ النزهة ـ المطرية وعين شمس ـ عزبة النخل وشبرا الخيمة) وبين جبهات الحصار في مواقع المدن الجديدة في القطامية والهجانة والقاهرة الجديدة وبدر والشروق والعبور والسلام والعاشر من رمضان، كل ذلك في صورة تجمع مدن أخطبوطي الأذرع هائل المساحة قد يكون نحيف السكان في مناطق الأغنياء وكثيف السكان في أخرى، تتزاحم فيه الطباقية الاجتماعية والبنية الوظيفية وتتخلخل فيه الإدارة والانضباط . . . ؛ أردنا حل مشكلة القاهرة فأنتجنا قاهرة أضخم حجما وسكانا ومشكلات أعتى وأعصى على الحل بالقياس إلى القاهرة الأصلية ! !

هل يمكن فك الحصار ؟ هذا سؤال صعب له إجابة واحدة تنصرف على ما تم وما لم يتم وما هو مخطط للمستقبل . ونقطة البدء ببساطة هي أن أي مدينة جديدة نخطط لها يجب أن تنطلق من فرضية أن المدينة تتمركز حول نفسها ـ أي إلى داخلها وليس إلى المدينة الأم إلا في أضيق الحدود المعروفة عن تراتب مكانة المدن من حيث العدد والقوة الاقتصادية . صحيح إذن أن هناك تراتب المدن، عبرت عنها نظريات الحضرية بأكثر من شكل وأكثر من بنية [1] بحيث تعتمد المدن الأصغر على مدينة أكبر في بعض الوظائف والخدمات . لكن تبقى للمدينة الصغيرة وظيفة هي مبرر قيامها ـ سواء كان هذا المبرر إنتاجي أو خدمي أو ترفيهي . باختصار أن تكون المدينة المنشأة ذات كينونة مستقلة في بنيتها الفيزيقية والسكانية بحيث تقل الحركة اليومية إلى الحد الذي لا تشكل فيه عبئًا على الطرق، سواء كان ذلك انتقال العمالة اليومية أو الانتقال السلعي اليومي وحركة التلاميذ والمرضى إلى منشآت مركزية في المدن الأكبر ـ كل ذلك بقدر مدروس ومحسوب على إسقاطات زمنية معقولة .

وهناك نقطة بداية أخرى ذات قدر كبير من الأهمية . تلك هي أن العادة جرت إلى الفترة المعاصرة على أن يدور تحليل وتصنيف المدن حول «عظم» المدينة دون « الأنسجة والعضلات المحركة » . فالدارج أن مخطط أي مشروع حضري يُركب على المسح الطبيعي للمكان بصورته القائمة دون حساب مدخلات التغير الذي يطرأ على البيئة فجأة، كالأمطار السيلية في الوديان الجافة لعشرات السنين . ثم يضاف شكل المدينة ومحاور حركتها بناء على الوظيفة المقترحة . كل ذلك ضمن أطر وقيم معروفة لدى المخططين هي أشبه بجداول اللوغاريتمات أو «إستامبة» كليشية المجاورات السكنية كأننا في أمريكا أو أوربا ! . وفعلا يمكن الحصول على مخطط متميز دون الإشارة إلى المجتمع إلا في صورة عددية وإطار دخل الأفراد .

ولكن ليس هذا هو كل المطلوب . فالإنسان، محرك النشاط ومصدر الوظائف . هو نفسه مستهلك نواتج التفاعل بين أنشطته وحركته في المدينة : سواء كانت تلك الحركة للعمل أو استهلاك الخدمات الأساسية وخدمات الترفيه والثقافة . والإنسان ليس نمطي السلوك والطبائع، ولا يتحرك ضمن قوالب

---

(١) مثل نظريات المكان المركزي لفالتر كريستالر Christaller (١٩٣٣) عن مركزية الخدمات وتراتبها، وتعديلات أوجست لوش Lósch حول اقتصاديات المواقع (١٩٥٦) . ونظرية كريستالر تطوير وتحديث لما سبقه من نظريات المكان عند يوهان هاينريخ فون تونن Von Thünen (١٧٨٣ ـ ١٨٥٠) عن مواقع الاستخدام الزراعي، و الفرد فيبر Weber (١٩٠٩) عن مواقع الصناعة .

سلوكية موحدة. باختصار هناك بعد ثقافي يحيل المجموع إلى فرادى. والمجتمع إلى مجموعات متعددة. وليس الغرض أن يدرس المخططون الأبعاد الثقافية للمجتمع الذي يمكن أن يحيل «الماكيت» إلى لوحة حية. إنما الغرض أن نترك مساحة ما لروح المبادأة والإبداع في كل حي من أحياء المدينة. يقوم المجتمع من خلالها بإعطاء «الحي» الصبغة واللون الذي يحس من خلاله بوجوده وتوحده مع مسكنه ومدينته - أي يصبح منتميا إلى المكان الجديد.

فالممارسة الحالية والتي تكررت كثيرا تجعل المقيم الجديد يعيش في قالب غريب عن اعتياداته وسلوكياته، بل غريب أيضًا عن خصوصياته وربما أيضًا عن تسانده الاجتماعي الذي درج عليه في بيئته السابقة. إنه يحس داخل بنايات « علب الكبريت » أنه محاصر في لون كالح نمطي لعمائر الواحدة تلو الأخرى وشوارع الواحد وراء الآخر. أين الدكاكين الصغيرة وعلاقة الجيرة والمقاهي الشعبية التي يجد فيها المكدود راحته ويعلم فيها الأخبار ويصبح من خلالها ممارسا للحياة الاجتماعية؟ لهذا نجد الناس يحولون بعض الشرفات إلى أعشاش للطيور الداجنة أو أجزاء من المساحات الخضراء بين العمائر إلى ملاعب أو مشربا للشاي ومنتدي للاجتماع المحلي. وأين مجال حركة النساء في هذا الخضم؟ هذه كلها مساحات مطلوب من المخططين أن يتركونها لإبداع المجتمع ووضع لمساته الحياتية الخاصة. فتتحول القوالب إلى مدينة أو حي له شخصيته.

أما الممارسة الحالية التي تقسم المدن إلى مناطق لمستثمرين كل يعطي شكلا لحي قد يكون في أجواء ومناخات غير مصرية كالحدائق وأحواض السباحة المشتركة التي تعطي الانطباع كأننا في أمريكا أو أوربا ذات المناخ المعتدل لممارسة حياة خارج البيت مع أن خارج البيت عندنا لا يشغل سوى ربع السنة مجزأ بين أيام شتاء دافئة وربيع غير خماسيني وخريف غير قائظ، والأرباع الثلاثة غالبها حر هجير ووهج يدفع الناس إلى داخل البيوت وإلى ملاذ التكييف للقادرين. هذا فضلا عن أن هذه المخططات تكاد أن تلغي الخصوصية حتى بين المثقفين والأغنياء، لأن الخصوصية مازالت سمة مجتمع له جذور ضاربة في التاريخ.

وبإيجاز فإن المدينة هي التقاء المجتمع البشري بالتركيب المادي للأبنية والطرقات مما يجعل المدينة كائنا حيا، ينمو ويمرض ويحتاج إلى توازن مع البيئة وإلى انضباط كي لا يفرط أو ينفرط.

ماذا يمكن أن نفعل الآن؟ إن ما تم إنشاؤه لا يمكن تعديله. ولكن ما هو مخطط أو ما بيع من مخططات وتخصيصات ففي الإمكان إيقافه وتعديل مواقعه إلى أماكن أخرى أحوج إلى التنمية من منطقة القاهرة. كأن تختار مواقع أخرى بعيدا عن نطاق جذب العاصمة - في الصعيد شرق النيل كمثال أو شرق قناة السويس على ضفة سيناء كمثال آخر. ففي شرق الصعيد من الأرض ما يتسع للتنمية الزراعية والسكن والمدن الصناعية والحرفية المتوسطة والصغيرة. فقد آن الأوان أن نكف عن الطموح غير القادر بإنشاء مدن نصف مليونية كما هو واضح من دعاوي إنشاء مدن الحلقة حول القاهرة. وفي شرق القناة آن أوان تعظيم الاستفادة من هذا المجري المائي المدهش الذي يربط المكان العربي والشرق أوسطي والأسيوي بالاتفاق على إقامة «عزب» صناعية متعددة تتوطن فيها صناعات مصرية بتكنولوجيا

ومشاركة جدية أورو ـ أمريكية ـ أسيوية في هذا المكان المتميز من العالم القديم وهو ما يحدث الآن في مشروع تنمية شمال غرب خليج السويس وميناء السخنة. وفي هذا المجال وغيره، مثل إقليم بحيرة النوبة ـ ناصر، يمكن الاستفادة من التعاقدات والأموال التي دفعها المستثمرون (والمضاربون) في أراضي المدن والضواحي المعلنة (بدر وتجمعات عديدة من الشروق وربوة أكتوبر والتجمع الخامس) في المشروعات التي يمكن أن تقام ـ على أن يكون ذلك أمر طوعي من جانب المستثمرين ـ. وعلى هذا النحو من الاجتهاد يمكن أن يفتح الباب لاجتهادات ومشروعات أخرى تسعى لتخفيف الحصار عن القاهرة وتعيد لمصر توازن سكاني وسكني واقتصادي فقدته منذ فترة نتيجة تخلخل الرؤية المتكاملة لمشكلات مصر الخالدة على مسرى التاريخ.

غزو المطار

مطار القاهرة مهدد بغزو العمران حوله من كل جانب. ففي الثمانينيات زحف العمران بهدوء على طريق المطار أمام الكلية الحربية، وبلغ هذا الزحف قمته بإنشاء مستوطنة تعرف بمساكن شيراتون. وبرغم أننا قد نلاحظ أثر التلوث السمعي الذي تحدثه الطائرات على ساكني الشيراتون في أسماع وأبدان أبنائهم في المستقبل، إلا اننا سنركز في هذه العجالة على اختناق المطار بتأثير النمو السكني للقاهرة. وهذه المساكن ما فتئت تنمو وآخر فصل في هذا النمو هو مشروع حي الملتقى العربي، وبذلك يكون المطار قد طوقته المباني من الجنوب والجنوب الشرقي وفي غرب المطار بدأت العمائر السكنية تنمو مباشرة على طول طريق السندباد في منطقة النزهة الجديدة ـ وبعضها يبني خارج خط التنظيم بحيث إن ردودها من الشرفات تغطي منطقة رصيف الشارع، وبعضها وصل إلى خمسة طوابق أو أكثر. فهل يتم البناء بعيدا عن أعين المسئولين ـ علما بأن هذا الطريق يمر فيه آلاف الناس يوميا بما في ذلك بعض المسئولين عن إسكان محافظة القاهرة! وبهذا فإن مسار الطيران إلى المدرج الشمالي للمطار أصبح وكأنه يسير في نفق بين عمائر الشيراتون والسندباد. وتحاصر مدينة نصر مدخل المدرج الشرقي للمطار، وهو الأكثر استخداما وتهدد أبراج مدينة نصر الملاحة الجوية في هذا الاتجاه، ولا توجد فوق هذه الأبراج الأنوار التحذيرية المتعارف عليها عالميا برغم أن ذلك يهدد المئات من ركاب الطائرات من وإلى عزيزتنا القاهرة. ومن زمن ليس بعيداً كانت الأنوار التحذيرية مثبتة فوق بعض عمارات مصر الجديدة، لكن الإهمال أدى إلى اختفاء معظم هذه الأنوار!! ولا يوجد ما يمنع من الإصرار الآن على وضع هذه الأنوار بدلا من انتظار ما لا يحمد عقباه. وقد ظهر مشروع « القاهرة الجديدة » والذي ـ إذا تم ـ سيكتمل غزو المطار من الشرق والشمال بامتداد التجمعات الأولى والخامسة والهجانة وبدر والشروق والعبور والسلام، والتحام كل هذه الكتلة بكتلة مدينة نصر ومصر الجديدة والمرج وكفر الشرفا حيث بدأت عمائر من الطوب الأحمر والأسمنت تخجل العين من النظر إليها مرتين، تحدق بالطريق الدائري الجديد الذي أنفقت الدولة على تشييده الملايين من الجنيهات لتيسير الحركة حول القاهرة. فإذا لم يراع البعد بقدر ٥٠ إلى ١٠٠ متر عن الطريق الدائري فسيكون مآله هو ذات المصير الذي لقيه طريق صلاح سالم مع الفارق أن الضغوط السكانية على الأرض الزراعية في شمال القاهرة أقوى من ضغوط سكان المقابر في الغفير والقرافة الشرقية وباب الوزير..!

هل نعلن عن مناقصة عالمية لإنشاء مطار جديد مثلا في منتصف المسافة بين القاهرة والسويس، وما أدرانا أن تلاحقه أيضا مشروعات مدن جديدة، فالطرق الممتازة لها جاذبية خاصة للعمران غير المنضبط. وعلى الدولة أن تتكلف مليارات الجنيهات لبناء المطار الجديد وتجهيزاته المتعددة وخاصة التجهيزات الإلكترونية والرادارية. ويعلم العارفون بأمور الطيران أن هذا العبء المالي هو بالقطع فوق طاقة مصر كثيرا، وأنه إن وجدت هذه الأموال، فالأجدي استثمارها في قطاعات إنتاجية تعطي مردودا لمصر بدلا من إنفاقها على إصلاح ما يفسده نمو القاهرة الجديدة. فهل نحن على استعداد لتقبل سقوط المطار من أجل زيادة مشكلات القاهرة أضعافا مضاعفة يجعل ضبطها وإدارتها هي الصعوبة بعينها؟ أليس من الأجدى تنشيط السكن في مدن قائمة في شمال شرق القاهرة كالعاشر من رمضان؟

إنقاذ القاهرة [1]

أصدر مجلس الوزراء في ٥-١١-١٩٩٥ قرارا بتأجيل مشروع مدينة «القاهرة الجديدة» ووقف بيع الأراضي الصحراوية المملوكة للدولة ورد المقدم الذي تم تحصيله من المشترين (إذا كان ذلك واردا في العقود)، وكذلك إنشاء لجنة من عدد من الوزراء (الدفاع، النقل، قطاع الأعمال، الإسكان، والمجتمعات العمرانية الجديدة بالإضافة إلى محافظة القاهرة والجيزة) « لدراسة مشكلة المجتمعات العمرانية الجديدة حول القاهرة الكبرى في ضوء عدم قدرة المدينة على استيعاب المزيد من السكان... وتقديم الخدمات اللازمة لهم، وترجمة توجيهات رئيس الجمهورية إلى مشروعات عملية... ».

وهذا القرار الشجاع (الذي لم ينفذ لتغير الوزارة)، إنما يعبر عن إدراك المسئولين لخطورة الموقف العمراني في القاهرة، ويحتاج من المصريين، مسئولين ومفكرين، إلى وقفة تأمل عميقة عما يراد بالقاهرة: تركيز المزيد من المصريين في قاهرة أصبحت عاجزة عن مداواة مشكلاتها الحالية. التوجه الأساسي في إنشاء المدن التوابع التي تتحلق حول مدينة كبيرة أن تنظر المدينة الجديدة إلى داخلها وليس إلى المدينة المجاورة بحيث لا تتحول إلى مدن « منامة » ينطلق منها كل صباح آلاف الناس إلى عملهم بالمدينة الكبيرة، متكدسين كأسراب الجراد فوق الطرق التي تبنيها الدولة بشق الجيوب.

وفي الغرب يحدد عدد سكاني يتراوح بين عشرين وخمسين ألفا للمدينة الجديدة كي يسهل حل إشكالياتها المتوقعة وغير المتوقعة. ولكننا في مصر نتصدي لإنشاء مدن لنصف مليون أو تزيد! كأننا أقدر على مواجهة المشكلات وأقدر على منع الخارجين على لوائح العمران ارتفاعا وطولا وعرضا! فأين نصف المليون في مدن رمضان وأكتوبر والسادات برغم مرور نحو ٣٠ سنة على إنشائها[2]؟

المطلوب إرساء قواعد تنظيمية للتخطيط الشامل في صورة لجنة دائمة مكونة من أشخاص متعددي الاختصاص حتى لا يستأثر رأي واحد بقرار قد يكون في النهاية غرما على المصلحة العامة. فقد آن أوان الموضوعية الهادئة حتى لا نكلف مصر اليوم وغدا خسارات فادحة ومدنا نجاحها في «فض الاشتباك» السكاني في القاهرة غير ناجحة. فنحن دولة مواردها محدودة ولا نستطيع أن نهدرها في إضافة تعاسة عمرانية إلى تعاسة القاهرة المعاصرة.

---

(١) مقتطفات من مقال «إنقاذ القاهرة» للمؤلف، جريدة الأهرام - صفحة العمران - القاهرة ٢٧-١٢-١٩٩٥.

(٢) راجع الفصل الثاني من هذا الكتاب حول المدن الجديدة.

(ج) الحركة المرورية في القاهرة الكبرى

يُكوّن النقل والانتقال داخل المدن نوعا خاصا من المشكلات يختلف عن النقل في الطرق التي تربط المدن وأنواع المحلات السكنية الأخرى بعضها بالبعض. وهناك أسباب عديدة لهذا التمييز على رأسها أن طرق المدينة تخدم كتلة سكانية وسكنية كثيفة فى :

(أ) علاقات المدينة الوظيفية الداخلية متعددة الأشكال. وهذه تمثل الحركة الذاتية للمدينة .

(ب) علاقات المدينة ودورها داخل إقليم تسيطر عليه المدينة وتستقطب من خلاله أشكال العلاقات التجارية والإدارية والثقافية والتموينية لإشباع احتياج الغذاء اليومي لكتلة السكان، وهذه تمثل الحركة الخارجية للمدينة .

وفي الحالتين تتعاظم حركة النقل والمرور الذاتية والخارجية كلما كبرت المدينة إلى أن نصل إلى العواصم القومية التي تمثل ذروة الكثافة المرورية بحكم وظائفها السياسية والاقتصادية وكل أشكال الخدمات الصحية والتعليمية والمعلوماتية والترفيهية. وهو مما يزيد استقطابها لحركة النقل السلعي وانتقال الناس ليس فقط من داخل إقليمها بل على أبعاد الدولة .

وينطبق هذا المعيار على كل دول العالم، لكنه يصبح أشد تركيزا في الدول النامية مركزية الحكم والإدارة حيث تكون الإدارة المحلية للأقاليم باهتة، قليلة الصلاحيات الفعلية .

ومصر من هذا النوع، ولكن ظروفها الجغرافية والتاريخية تزيد تسلط العاصمة على مدار مئات السنين، فالمعمور المصري القابل للإنتاج والسكن محكوم جغرافيا وجيولوجيا ومناخيا بمساحة ضيقة ملتصقة بمورد المياه داخل غلاف صحراوي قاحل منذ عدة آلاف السنين. ومركزية الموقع للعاصمة أمر صعب تجاوزه إلا في حالات الضرورة السياسية القصوى كطيبة (تقهقر قوة مصر)، أو تانيس (صان الحجر ـ نمو الإمبراطورية المصرية إلى بلاد الشام)، أو الإسكندرية (علاقات مصر المتوسطية خلال العصر الإغريقي الروماني)

وعلى هذا فإن القاهرة كنموذج للحركة والنقل داخل المدن في مصر تأخذ شكلا حادا وتتطلب المزيد من العناية برسم مخطط عام مرن Master Plan لا ترهقه المدن الجديدة التي تُلقي عليها أعباء مرورية فوق طاقتها الاستيعابية الفيزيقية والبشرية .

وفي القاهرة مجموعة كبيرة من مكونات الحركة والانتقال، سنكتفي منها بالمسببات الأساسية كمعايير لقياس الحركة، هي: القوة العاملة التي تتحرك وظائفيا، وعناصر جذب الحركة، اتجاه تيارات الحركة: شرايين وشوارع القاهرة التي تتعامل مع كتلة الحركة العامة .

(١) قوة العمل في القاهرة الكبرى

عدد السكان بالآلاف للفئة العمرية ١٥ ـ ٦٠ سنة (تعداد ١٩٩٦)

العدد بالآلاف	المنطقة	الأقسام
١٢٠٥	الشمال	الشرابية شبرا روض الفرج الساحل الزاوية الحمراء شبرا الخيمة
١١٩٧	شمال شرقي	حدائق القبة الزيتون المطرية عين شمس المرج
٦٢٢	الشرق	السلام النزهة مصر الجديدة مدينة نصر ١ و ٢ منشأة ناصر
٤٨٦	الوسط	الزمالك قصر النيل بولاق الأزبكية الموسكي عابدين الجمالية الدرب الأحمر باب الشعرية الظاهر الوايلي
٣٧٤	جنوب وسط	السيدة زينب الخليفة مصر القديمة
٨٧٦	الجنوب	البساتين المعادي طرة حلوان ١٥ مايو التبين
١٥٠٠	الغرب	إمبابة العجوزة الدقي بولاق الدكرور الجيزة العمرانية الهرم
٦٢٥٠	المجموع	

العاملون الذين تناولهم تعداد ١٩٩٦ هم ١٨٢٢٠٠٠ في محافظة القاهرة ونحو ٦٦٠ ألفا في محافظة الجيزة (نسبة ٤٥٪ من قوة العمل في الجيزة) ونحو ٣٠٠ ألف في شبرا الخيمة، ويكون المجموع قرابة مليونين وثلاثة أرباع المليون عامل في القاهرة الكبرى منهم نحو ثلثي مليون من النساء.

و بافتراض أن ٤٠٪ من العاملين يتحركون في دوائر عمل قريبة من سكنهم (نحو مليون ومائة ألف عامل)، يصبح المتنقلون نحو مليون و٦٠٠ ألف عامل يتحركون في القاهرة بعيدا عن مساكنهم، نحو ٥٠٠,٠٠٠ عامل على الأقل حركة يومية إلى ومن القاهرة الكبرى.

فالمحصلة النهائية أن نحو مليونين ومائة ألف يتحركون يوميا في شوارع القاهرة.

وربما يعطينا الجدول التالي شكل الحركة واتجاهاتها في التسعينيات من القرن العشرين.

توزيع احتمالات الحركة اليومية على المناطق الجغرافية للقاهرة الكبرى

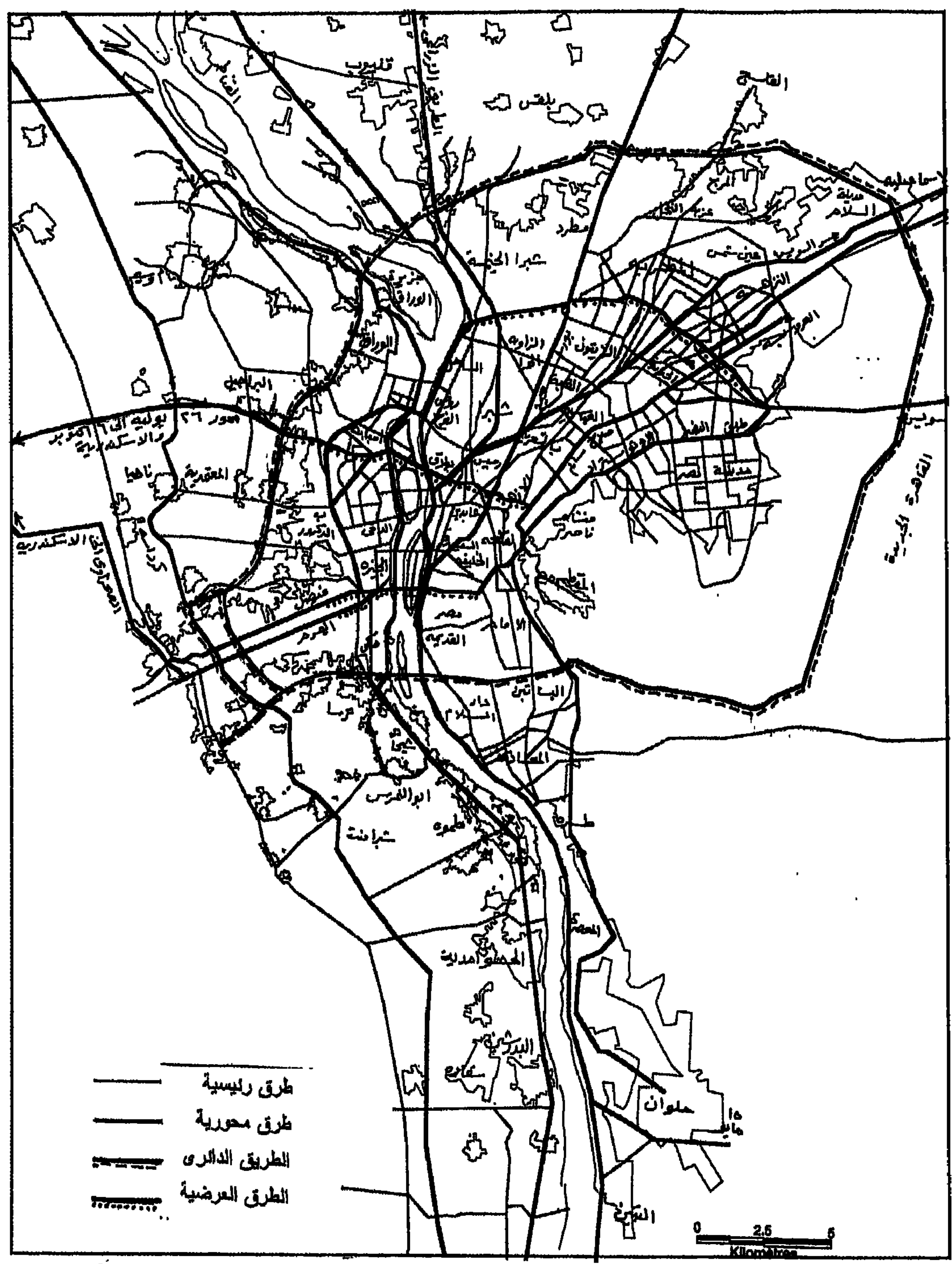
الأعداد بالآلاف

المنطقة	عاملون ذكور	عاملون يتحركون	عاملات إناث	عاملات يتحركن	جملة العاملين	جملة المتحركين
الشمال	٣٧٥	٢٢٥	١٢٧	٧٦	٥٠٢	٣٠١
شمال شرق	٣١٢	١٨٨	١٢٦	٧٥	٤٣٨	٢٦٣
الشرق	١٦٥	١٣٨	٦٦	٤٠	٢٣٠	١٧٨
الوسط	١٥٦	٧٥	٥١	٣٠	١٧٦	١٠٥
جنوب وسط	٩٧	٥٨	٤٠	٢٥	١٣٧	٨٣
الجنوب	٢٣٠	١٤٠	٩٥	٥٧	٣٢٥	١٩٧
الغرب	٥١٥	٣٠٩	١٤٥	٨٧	٦٦٠	٣٩٦
المجموع	١٨٥٠	١١٣٣	٦٥٠	٣٩٠	٢٤٦٨	١٥٢٣

ويضاف إلى المجموع الذي ينتقل للعمل نحو نصف مليون يأتون من خارج القاهرة الكبرى يوميا وبالتالي يصبح المتنقلون في شوارع القاهرة قرابة مليونين ومائة ألف شخص يوميا .

ولا شك في أن مجالات الحركة تختلف من منطقة لأخري . فغالبية الحركة اليومية في منطقة الجنوب تكاد تتركز في المنطقة ونسبة قليلة قد لا تتجاوز الربع تأتي من خارج المنطقة . وفي أقسام الشمال تتجه الحركة اتجاهين مختلفين أحدهما إلى الشمال نحو الساحل وشبرا الخيمة ، والثاني نحو وسط البلد . وفي الغرب تتجه أكثر من نصف الحركة إلى وسط البلد أو إلى مناطق العمل ذات النفوذ في منطقة الشرق وخاصة مصر الجديدة ومدينة نصر . وهناك تبادلية واضحة في الحركة بين الشرق والوسط ، أما الشمال الشرقي فيرسل حركة متشعبة كثيفة إلى الشرق وإلى الوسط معا .

وحيث إن الوسط والشرق مراكز جذب للحركة من الشمال الشرقي والشمال ، فإن هناك محاور اختناق تتمثل في شارع جسر السويس والخليفة المأمون وأوتوستراد النصر التي تلتقي كلها في شارعي رمسيس والعباسية وكوبري ٦ أكتوبر وشارع الأزهر بوجه خاص . هذا في شرق القاهرة . وفي الشمال اختناقات شارعي كورنيش النيل وشبرا ونفق شبرا في اتجاه ميدان رمسيس وشارع الجلاء من ناحية ، وشبرا المظلات وشبرا الخيمة وقليوب من ناحية ثانية . وشوارع وسط البلد كلها تموج بحركة بطيئة في كل الاتجاهات .



نقلا بتعديل واضافة عن: Celam Barge, "Accessibilite et urbanite : l'exemple du Caire", Observatoire urbain du Caire contemporain, lettre d'information 44,Avril 1996.

خريطة ٦ ـ ١ شبكة الطرق الرئيسية في القاهرة الكبرى

(٢) عناصر جذب الحركة في القاهرة

مجالات الجذب الآتية هي وراء الشكل العام لحركة سكان القاهرة اليومية :

(١) الإدارات الحكومية والشركات في لاظ أوغلي والقصر العيني وباب اللوق وميدان التحرير وشارع الجلاء وماسبيرو وباب الخلق وعابدين + وزارات العباسية ومدينة نصر وإمبابة .

(٢) تجارة الجملة في الأزهر والجمالية والنحاسين وتحت الربع والدرب الأحمر وأسواق العتبة ودرب البرابرة والخازندار والمناصرة وشارع الجمهورية وأسواق السبتية وبولاق + سوق العبور .

(٣) تجارة التجزئة في الموسكي والسكة الجديدة والصاغة وخان الخليلي والغورية وباب الشعرية وأسواق وسط البلد من الأزبكية إلى الإسعاف والتوفيقية إلى باب اللوق + أسواق روكسي وميدان الجامع والعقاد ومصطفى النحاس في الشرق والدقي والمهندسين وفيصل في الغرب والمعادي في الجنوب .

(٤) محطات ومواقف وسائل النقل الأساسية وعلى رأسها باب الحديد والتحرير والجيزة ومطار القاهرة ومجموعة مواقف النقل العام داخل القاهرة ، ومجموعة مواقف النقل إلى خارج القاهرة الكبرى ومشروع محطة الترجمان في قلب القاهرة الذي تتبناه الآن وزارة النقل ، ولنا عليه تحفظات كثيرة .

(٥) الخدمات الطبية والعيادات وسط البلد وهجرة بعضها إلى الأطراف وخاصة المعادي ومدينة نصر ومصر الجديدة والدقي . المستشفيات الكبرى الآن هي في الأطراف أيضا .

(٦) الخدمات التعليمية منتشرة دون تركيز باستثناء المدارس الخاصة للغات التي هاجرت إلى مدينة نصر وطريق الإسماعيلية وإلى الغرب في الدقي ومنطقة الهرم و٦ أكتوبر .

(٧) خدمات التعليم الجامعي شديدة التركيز وتجذب يوميا عشرات الآلاف . وكانت الجامعات في الأصل في الأطراف مثل عين شمس والقاهرة ، لكنها غرقت في خضم المدينة المتنامية في كل الاتجاهات . الجامعات الخاصة هربت إلى مدينة ٦ أكتوبر وأوتوستراد الإسماعيلية امتلأ بالمعاهد العليا المتخصصة ، والجامعة الأمريكية بسبيل الهروب إلى القاهرة الجديدة .

(٨) محلات الأغذية الجاهزة ومقاهي الفنادق ودور السينما والمسرح والأسواق الجديدة التي تتجمع فيما يعرف باسم «المول» تمثل مناطق جذب حركة غالبا في المساء . وهذه تظهر على كورنيش النيل ووسط البلد ومناطق من الأحياء الجديدة في مدينة نصر والمهندسين وشارع الهرم كنماذج لتكاثف الحركة الليلية في القاهرة .

(٩) المعسكرات ، وخاصة بين العباسية ومدينة نصر وامتدادها إلى الطريق الدائري تجذب حركة يومية كثيفة داخل القطاع الشمالي الشرقي من القاهرة .

(٣) تيارات الحركة

شرايين وشوارع القاهرة التي تتعامل مع كتلة الحركة العامة

الحركة النهارية هي أكثف أنواع الحركة لأنها غالبا ما تشمل الحركة من خارج القاهرة بالإضافة إلى حركة سكان القاهرة أنفسهم. فإذا كان هناك مليونان من القاهريين في حركة عمل أو أي نشاط آخر فإن نصف مليون آخرين يجيئون ويرحلون عن القاهرة في النهار، ويتزاحمون في مواقف نهايات وسائل النقل العامة بالإضافة إلى سيارات بعضهم التي تتراكم في مخارج ومداخل القاهرة بكم هائل من الحركة يصعب فك اشتباكه. ويزيد الموضوع أزمة انتقال آلاف العاملين في مصانع وإدارات ١٠ رمضان و٦ أكتوبر وحلوان ممن يسكنون القاهرة ويفضلونها لأسباب معروفة على رأسها ندرة الخدمات في المدن الجديدة أو ضواحي القاهرة.

ولا شك في أن الطرق الآتية التي تحف بالقاهرة أو تخترقها هي مجالات لحركة كثيفة يومية:

* أوتوستراد الإسماعيلية من وإلى ١٠ رمضان ومجموعة من المصانع والمدن غير المكتملة مثل الهاكستب والعبور والشروق + سوق العبور ومدينة السلام وشرق الدلتا. وتتفرع أو تنصب هذه الحركة من وإلى طرق أوتوستراد النصر والعروبة ـ صلاح سالم والحجاز وجسر السويس.
* طريق الإسكندرية الزراعي الذي يجلب الحركة من القليوبية والغربية ويرفده طريق القناطر إلى المنوفية وتقودها إلى شبرا ووسط البلد بطريقين متوازيين هما شارع شبرا وكورنيش النيل.
* أوتوستراد النصر من المطار إلى حلوان الذي يجر معه حركة شرق القاهرة من مصر الجديدة ومدينة نصر إلى الأزهر ووسط البلد وإلى المنشآت الصناعية في دار السلام وطرة وحلوان.
* طريق العروبة ـ صلاح سالم يوازي الطريق السابق من المطار إلى الأزهر ومصر القديمة وطرة وحلوان بطريق الكورنيش، ويرفده طريق الروضة إلى الجيزة.
* طريق مسطرد ـ السواح ـ شارع الخليج ـ شارع بورسعيد الذي ينتهي إلى المنطقة التجارية بين باب الخلق وباب الشعرية. ويتقاطع معه شارع الأزهر إلى العتبة والأوبرا ووسط البلد.

والملاحظ أن هذه الشرايين طولية ـ أي أن معظمها يتجه في محاور شمالية جنوبية ـ. وكان المفروض أن تكتمل الشبكة بطرق عرضية ذات محاور شرقية غربية لكي تكون الحركة متعددة الاتجاهات. لكن القاهرة تنقصها هذه المحاور العرضية مما يسبب اختناقات المرور المعروفة في الأماكن القليلة التي توجد فيها الطرق العرضية. هناك شبكات طرق في أحياء محددة مثل وسط البلد. مثلا شوارع عدلي وثروت وقصر النيل تكون شبكة محدودة مع شوارع الجمهورية ومحمد فريد ـ عماد الدين وشريف وطلعت

حرب. لكنها تقف عند الأوبرا من ناحية وطلعت حرب من ناحية أخرى فهي تصطدم بالكتل العمرانية القديمة فيما وراء الأوبرا وطلعت حرب. ويرجع ذلك إلى أن تخطيط القاهرة وامتداداتها قد تم في عصور ومراحل متعددة لكل منها مخطط نابع عن عصره ويقف عند حدود إعمار منطقة معينة. ومثل هذا نجده في منطقة التوفيقية. بينما كان تخطيط مدينة نصر عبارة عن شبكة مفتوحة من الطرق المتقاطعة تسمح بأي امتداد في الاتجاهات التي لا تكتنفها عوائق التضاريس أو المعسكرات.

وأكثر الطرق العرضية أهمية هو طريق الأزهر ـ العتبة ـ الأوبرا ـ ٢٦ يولية. فهو يخترق القاهرة من الدراسة إلى إمبابة والمهندسين، بل ويقود إلى الطريق الصحراوي و٦ أكتوبر في امتداده الجديد. وهو بذلك العصب الحقيقي للقاهرة لأنه أيضا يربط مناطق أسواق الجملة في الأزهر والعتبة والجمهورية وبولاق وأسواق التجزئة في وسط البلد. ومن ثم فإن مشكلات المرور فيه ضخمة ومستفحلة على طوله وبخاصة عند الالتقاء بطرق طولية في منطقة بين الصورين والعتبة والأوبرا والجمهورية وعماد الدين والتوفيقية والإسعاف وكورنيش بولاق والزمالك وسفنكس ولبنان. وقد يحل نفق الأزهر المشكلة جزئيا في القطاع الشرقي من هذا المحور، لكنه سيزيدها سوءاً عند الأوبرا وما بعدها غربا إلى وسط البلد. كما زادت أعباؤه أضعافا مضاعفة بإنشاء محور ٢٦ يولية عبر الوادي الزراعي إلى الطريق الصحراوي في اتجاه مدينة ٦ أكتوبر وضواحيها واتجاه الإسكندرية.

أطول المحاور العرضية في شمال القاهرة هو شارع أبو بكر الصديق من ألماظة إلى ترعة الإسماعيلية وشبرا المظلات. لكن تنميته ما زالت ضعيفة للغاية برغم أهميته التي تتضح عند تقاطعاته مع الحجاز عند المحكمة وسليم الأول في حلمية الزيتون ثم يتوه في مخططات المطرية وعشوائياتها إلى أن يصل ترعة الإسماعيلية في نقطتين: السواح ومسطرد. وهناك محور عرضي ثالث يمثله شارع التحرير من عابدين إلى الدقي ومن ثم إلى بولاق الدكرور. وإشكاليات المرور في هذا المحور حادة في باب اللوق والتحرير والجزيرة بين كوبري قصر النيل والجلاء، والاهتمام به سيقلل التشابك المروري في الدقي وقصر النيل بصفة عامة. وأخيرا، فإن المحور العرضي الرابع هو ذلك الممتد بطول شارعي الأهرام وفيصل إلى ميدان الجيزة ومن ثم إلى الروضة ومصر القديمة حيث يلتحق بطريق صلاح سالم ويرتبط بكورنيش النيل إلى المعادي وحلوان. ولأهميته فإن اختناقاته متعددة وخاصة من ميدان الجيزة عبر الروضة إلى كوبري الملك الصالح ونفق صلاح سالم.

نتيجة لهذا النقص الشديد في الطرق العرضية لشبكة طرق القاهرة فإن المساعي التي قامت بها الدولة مشكورة تتمثل في إنجاز كوبري أكتوبر العلوي، وكوبري الزمالك العلوي، وكوبري المنيب الذي هو جزء من الطريق الدائري الخارجي حول القاهرة الكبرى، لكنه لم يعد خارجيا الآن للسماح بالنمو العشوائي أو النمو المخطط حوله مثل ما نراه في مخطط القاهرة الجديدة والنمو العشوائي من المرج إلى ميت نما. وهو ما دعا إلى رسم طريق خارجي جديد على بعد كبير لخدمة إدخال القاهرة الجديدة والنمو العمراني في قليوب والقناطر الخيرية وما وراء إمبابة شمالا وغربا ونمو بولاق الدكرور وصفط اللبن

وغيرها من النوايات العمرانية القديمة/ الجديدة في مركز الجيزة على حساب الأرض الزراعية. فإلى متى ننشئ طرقا دائرية ثم نهدمها؟

كوبري ٦ أكتوبر العلوي هو شريان عرضي مهم يمتد من جنوب مدينة نصر إلى الدقي. وفي جزء كبير منه هو طريق علوي متكامل مع شارع رمسيس والجلاء. وقد أزاح عن كاهل شارع رمسيس بين باب الحديد وغمرة عبئًا مروريا كبيراً. أما شارع الجلاء فهو مشكلة المشكلات حقا؛ لأنه يعترض معبر شبرا في اتجاه شمال القاهرة ومعبر الإسعاف في اتجاه بولاق والزمالك. والكوبري بعد ذلك لا يخدم العباسية المزدحمة أضعاف طاقتها بالمرور السطحي إلى الوزارات الجديدة وجامعة عين شمس ومعسكرات عديدة بطول شارع الخليفة المأمون، الذي يقود إلى مصر الجديدة والنزهة وجسر السويس إلى الزيتون والمطرية وعين شمس إلخ.. أي إلى الكتلة السكانية الضخمة في شمال شرق القاهرة والتي يبلغ عدد سكانها نحو ثلاثة ملايين وربع المليون أو ما يساوي نحو ٤٧٪ من سكان القاهرة (وليس القاهرة الكبرى).

أما كوبري الزمالك فهو من الضيق بحيث لا يتسع لحركة كثيفة واردة عليه وخاصة بعد امتداد محور ٢٦ يولية إلى مدينة ٦ أكتوبر وطريق الإسكندرية الصحراوي، أو الحركة المتوقعة إذا ما امتد إليه كوبري علوي يربطه بكوبري ٦ أكتوبر. ولهذا بدأت الأجهزة المسئولة في توسيع مسار الكوبري في قطاعه العابر للنيل، أما قطاعه في الزمالك فهو من الضيق بحيث قد يمس الكوبري العمارات على جانبيه في حالة توسيعه هو أيضًا.

وقد يحل كوبري المنيب جزءاً من الضغط الحالي في الروضة، لكنه لن يحل مشكلة المرور من مصر القديمة وصلاح سالم إلى الجيزة وأوائل الهرم وفيصل واحتياجات الحركة من وإلى الروضة، وهي حركة كثيفة بحكم كثافة السكان في المنيل والروضة.

(٤) مقترحات وتوصيات

مشكلات المرور في القاهرة كثيرة ويجب التفكير الجدي في بعض المقترحات الآتية :

١ـ التوسع في تحسين الطرق العرضية من أجل تكامل شبكة الطرق وتقليل الضغوط على العدد القليل من نقاط التقاطعات الحالية . هناك طرق يمكن تنميتها بالوسائل المعروفة سواء كانت تحسين الخدمة المرورية بالإشارات واللوحات الإرشادية وشرطة المرور، أو بتوسيع بعض الشوارع القائمة فعلا كما يأتي .

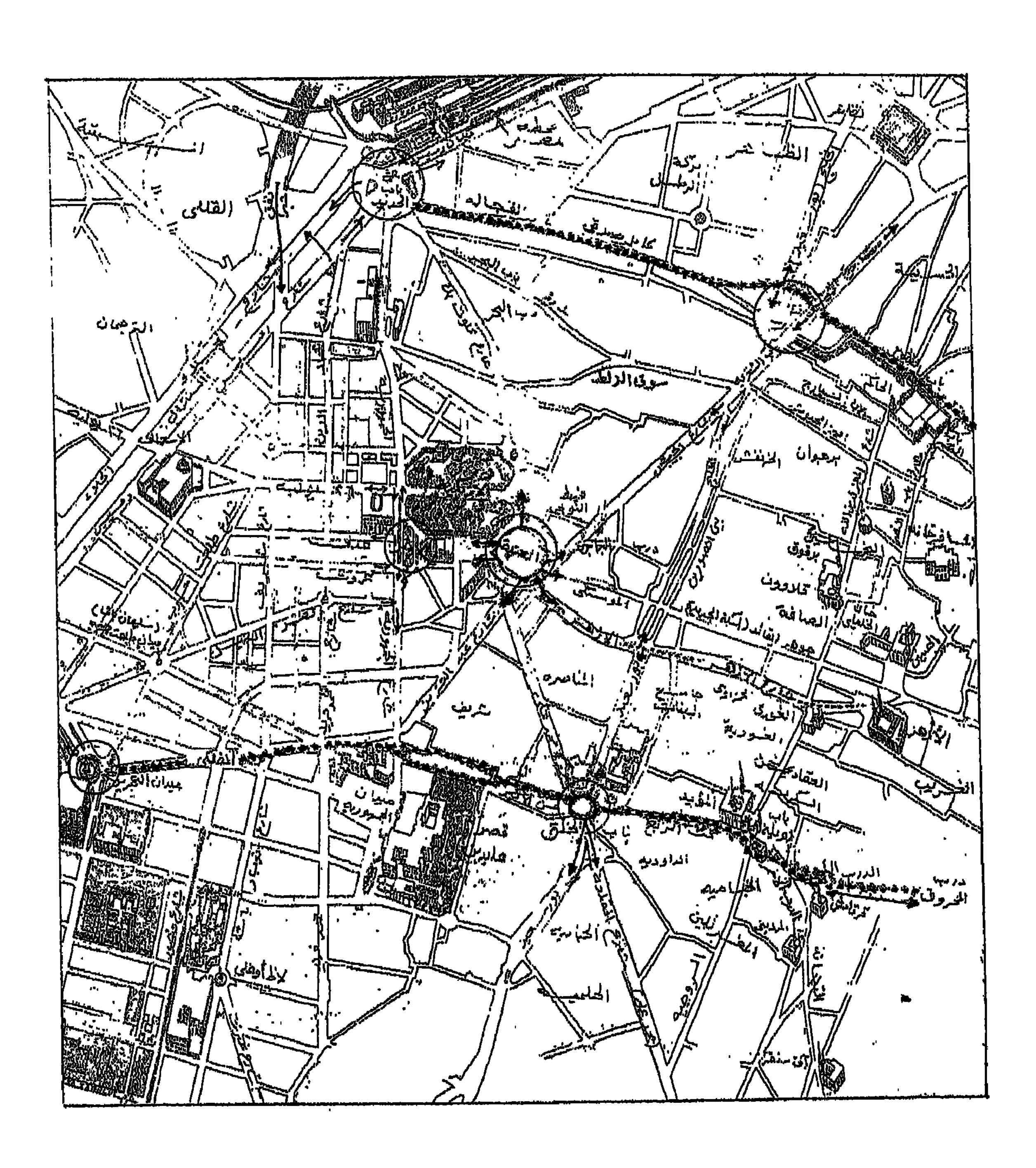
٢ـ شارع «أبو بكر الصديق» في شمال القاهرة : تحسين المرور والإرشادات المرورية ليخدم الانتقال من مصر الجديدة إلى شبرا المظلات وخدمة تقاطعاته مع شوارع الحجاز وسليم الأول وميدان المطرية والسواح وتحت نفق السكة الحديد، مع تحسين اتصاله مع شارع العروبة ليصل إلى المطار ويشكل بذلك محورا سهلا بين شبرا والمطار .

٣ـ ربط أوتوستراد النصر في أكثر من موضع مع صلاح سالم وخاصة شمال مقابر الغفير للوصول إلى شارع العباسية ومن ثم رمسيس، وكذلك الربط عند منطقة مقابر باب الوزير لتسهيل الانتقال إلى شارع ونفق الأزهر ومن ثم إلى وسط البلد .

٤ـ إنشاء محور عرضي مهم بين صلاح سالم وباب الحديد، وذلك بتوسيع الطريق الحالي من صلاح سالم إلى شارع الجيش وبورسعيد الممتد محاذيا لسور القاهرة الفاطمية الشمالي (سكة قايتباي وشارع البغالة)، مع إنشاء ساحات لانتظار السيارات أمام بوابتي النصر والفتوح . وذلك لخدمة الحركة إلى قلب القاهرة القديمة في النحاسين والجمالية، مع مد هذا المحور إلى باب الحديد بطريق كامل صدقي لخدمة منطقة الفجالة التجارية . فنكون بذلك قد فتحنا طريقا عرضيا من باب الحديد إلى أوتوستراد النصر عبر مناطق عديدة مهمة في شمال الجمالية وشمال باب الشعرية وجنوب الظاهر إلى الفجالة .

٥ـ تحسين شارع الأزهر بعد إزالة السور الأوسط (وربما الكوبري العلوي) بحيث تقام جراجات متعددة في الدراسة وقرب التقائه بشارع بورسعيد لخدمة الأعمال في الصاغة وخان الخليلي والتربيعة والغورية وجوامع الأزهر والحسين والغوري وقلاوون إلخ، وتنمية الحركة السياحية والترفيهية في هذه المنطقة المجيدة ذات الشهرة العالمية بخاناتها المتعددة وبيوتها السكنية القديمة ومسارحها التجريبية ومعارضها الفنية . كما أن تحسين هذا الشارع يخدم أسواقا متخصصة حول العتبة والموسكي وبين الصورين ودرب البرابرة إلخ . . .

٦ ـ تحسين شارع تحت الربع ومحاولة تحسين امتداده جنوب الجامع الأزهر أو عند الباب المحروق إلى صلاح سالم، ومن ثم نخلق محوراً مهما موازيًا لمحور الأزهر ويمتد جنوب القاهرة الفاطمية إلى باب الخلق وحسن الأكبر ومن ثم باب اللوق ليرفد محور شارع التحرير شمال قصر عابدين إلى الدقي ـ أي من شرق القاهرة عند الأوتوستراد وصلاح سالم إلى الجيزة عند بولاق الدكرور . ويمكننا هذا الطريق من تنمية منطقة الدرب الأحمر بآثارها الإسلامية ومشغولاتها اليدوية وخاصة الخيامية وقصبة رضوان وغيرهما .



خريطة ٦ ـ ٢ تنمية محاور عرضية في وسط القاهرة

٧ ـ ميدان باب الخلق يمثل دائرة انطلاق على جانب كبير من الأهمية في سيولة الحركة من العتبة إلى القلعة وصلاح سالم والإمام الشافعي، والسيدة زينب ومن ثم إلى جنوب شارع القصر العيني، خاصة بعد توسيع شارع السد. وهو بذلك يخدم الحركة إلى منطقة الوزارات في لاظ أوغلي ونوبار في الجنوب ويمتد شمالا إلى العتبة وما بعدها.

٨ ـ تحسين الطرق من البساتين إلى دار السلام، ومن ثم إلى كورنيش النيل شمال المعادي وربطه بشارع آخر عند مجموعة كنائس قصر الشمع وجامع عمرو لتحسين حركة السياحة والتنمية العمرانية معا مع الاحتفاظ بمنطقة آثار الفسطاط محمية أثرية لمزيد من إجراء البحوث والحفائر للتعرف على جانب مهم من تاريخ القاهرة.

خلاصة

الكباري العلوية والأنفاق عملية مكلفة غير ودودة بالبيئة. ولهذا فإن أهم التوصيات: عدم الالتجاء إلى أي منهما إلا عند الضرورة القصوى. والملاحظ أن بعض الكباري العلوية، مثل كباري ميدان الجيزة تسهل الحركة في قطاع صغير ثم تلقي بها في خانق شديد الضيق في جزيرة الروضة أو شارع مراد، فهي حل جزئي يترتب عليه ضرر مضاعف! وقد حدث هذا أيضًا عند افتتاح محور ٢٦ يولية أن تكدست السيارات في ميدان لبنان مما اضطر إلى شق طريق في قرية ميت عقبة (مع كم من التعويضات) ولم يعد أمام هذا المحور من سبيل إلى وسط البلد إلا بالتفكير في عمل كوبري علوي يربط كوبري الزمالك بكوبري أكتوبر، وهو ما يحدث الآن في توسعة الكوبري بإضافة حارات مرور جديدة على جانبيه. ومثل ذلك أيضا ما نتوقعه في العتبة والأوبرا حين يبدأ استخدام نفق الأزهر الذي سوف يلقي بأكداس من السيارات في بحيرة مرور شبه مغلقة لأنها مكدسة هي الأخرى في شوارع وسط البلد.

ما سبق ليس إلا نماذج من مشكلات المرور في القاهرة. فإذا كنا نقف أمامها طويلا بحثا عن وسائل وطرق لتخطي هذه العقبات، فما بالنا حين تُلقَى على القاهرة أعباء مرور وخدمات أكثر نابعة من مدن وأحياء تبنى لصيقة بالقاهرة فتضاعف من همومها. ومثل هذه المدن والأحياء، فضلا عن تكلفتها الاستثمارية العالية وتجميد مدخرات الناس في فيلات وشقق، فإنها تصبح جاذبة لمزيد من الهجرة السكانية من الأقاليم إلى القاهرة في الوقت الذي تتطلب فيه النظرة الموضوعية محاولة إيجاد صيغ حياتية تساعد على انتشار الناس على مسطح مصر بصورة أحسن مما هي عليه الأوضاع الراهنة بدلا من التركيز المرهق في حيز ضيق، والتكديس المخيف في مدينة القاهرة وحدها. فقد كانت القاهرة الكبرى تساوي ١٨,٩ ٪ من مجموع سكان مصر عام ١٩٤٧ وأصبحت بعد نصف قرن تستحوذ وحدها على نحو ربع سكان البلاد ـ أي من ٣,٦ مليون إلى نحو ١٥ مليون من البشر.

فأي انفجار نتوقع في السنوات العشر القادمة؟ وهل هذا هو ما سنورثه لمن بعدنا؟

(د) نماذج لمشكلات مرورية شديدة الصعوبة

١- شارع الجلاء ومحطة الترجمان المركزية

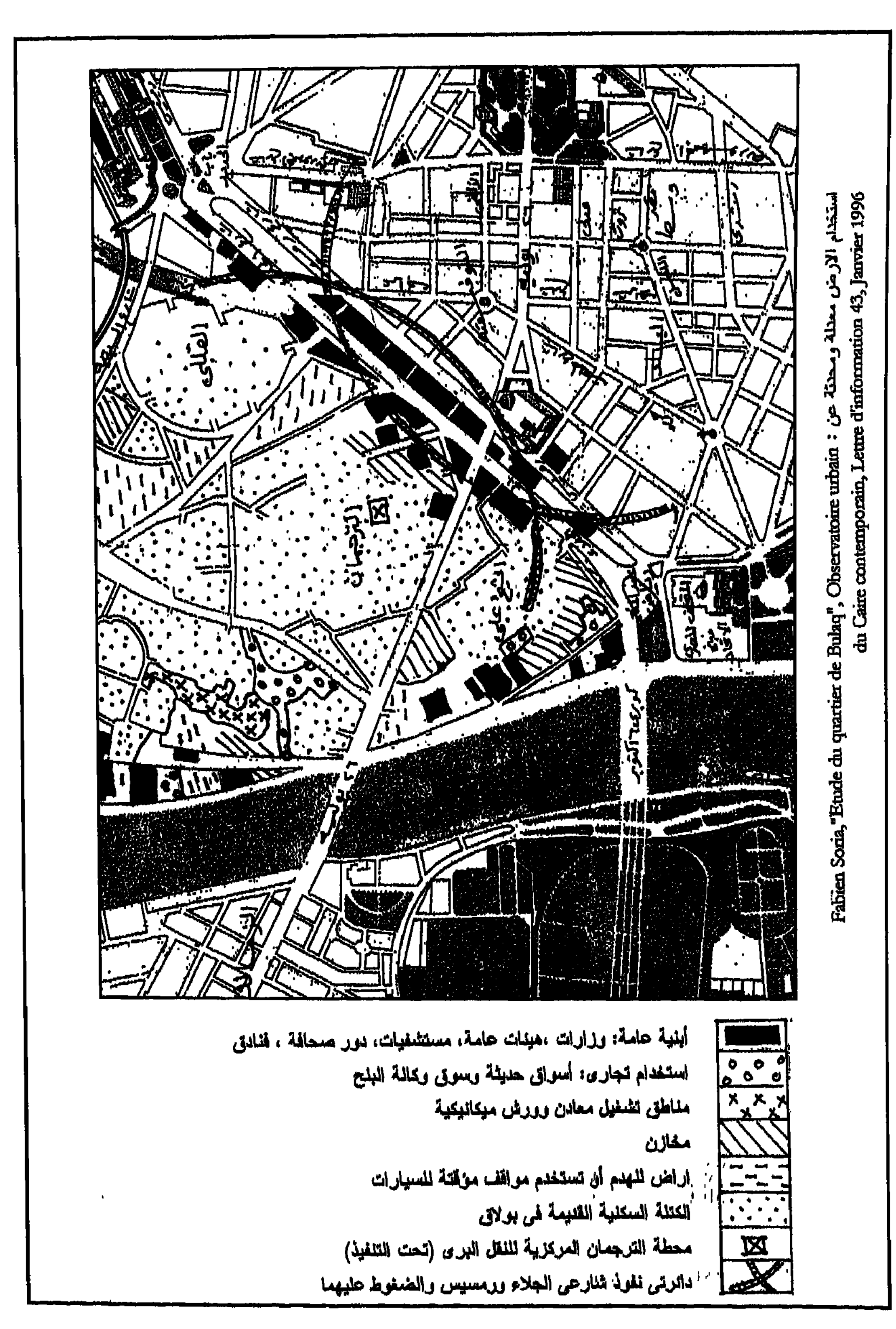
يسترعي انتباه كل الذين يمرون في شارع الجلاء كم هو ازدحام الشارع إلى درجة الاختناق والانسداد الكامل. ويحاول الناس قدر جهدهم تجنب السير فيه لأنه على قصره النسبي مكدس بكل وسائل الحركة من الباصات الضخمة إلى الميني والميكرو باص إلى سيارات الملاكي والنقل الخفيف والثقيل والموتوسيكلات وسيارات الشرطة والإسعاف تطلق «سارينتها» دون جدوى ـ فالكل يسير قليلا . . . ويتوقف طويلا . . .

هذا التكدس سببه واضح: فهو الشارع الوحيد الذي تنصرف فيه الحركة جنوبا من باب الحديد إلى التحرير مقابل شارع رمسيس الذي يقود الحركة في الاتجاه المعاكس ـ أي من التحرير إلى باب الحديد. وبطبيعة الحال هذا إجراء مروري سليم. إذن لماذا التكدس في الشارعين؟

شارعي رمسيس والجلاء هما بمثابة شارع «داير الناحية» الذي نعرفه في القرى ـ أي الشارع الذي يحيط بكتلة القرية السكنية من الخارج ومنه وإليه تنصرف الدروب داخل القرية وشارع رمسيس هو داير الناحية بالنسبة لوسط البلد تنصرف إليه كل شوارعها من عماد الدين وأحمد عرابي و٢٦ يولية وثروت وغيرها، فضلا عن امتداد الحركة الضخمة من وإلى شبرا عبر التوفيقية وعماد الدين، ومن ثم وسط البلد. وتخرج من رمسيس حركة إلى بولاق عبر الإسعاف ووصلتان صغيرتان إلى شارع الجلاء عند معهد الموسيقى العربية وأمام التوفيقية.

أما شارع الجلاء فهو داير ناحية آخر ولكن لمنطقة شديدة التباين التاريخي والسكني والمستوى الحياتي ونوع الوظائف: بين عشش الشيخ علي والترجمان وورش السبتية والسكن الشعبي في بولاق والقللي وغيرهما، وبين البنايات الفارهة الفارعة الحديثة: مركز التجارة العالمي وأبنية البنوك وفندق كونراد ودار الكتب وبرجي وزارة الخارجية والإعلام وهيلتون رمسيس على واجهة النيل، وأبراج المؤسستين الصحفيتين الأهرام والأخبار على شارع الجلاء. ويستقبل شارع الجلاء كل حركة باب الحديد وشبرا وبولاق ولا يكاد ينصرف منه إلا القليل إلى السبتية وبولاق. فهو أشبه بأنبوب، أو إن شئنا وبلغة العصر أشبه بنفق المترو الذي يجري تحته وكوبري أكتوبر الذي يجري فوقه. وهو بالتعبير الجغرافي أشبه بنهر تصب فيه روافد كثيرة فيطفو فوق ضفافه بصفة دائمة.

لماذا يتجشم الناس مخاطر إضاعة الوقت في شارع الجلاء؟ رواد هذا الشارع في غالبيتهم العظمى مضطرون لذلك لأن الشارع يكاد أن يكون حكرا على أبنية عامة للناس فيها مصالح متعددة. ففي البداية عمارة تشمل مكاتب الشهر العقاري لشمال القاهرة وعدة محاكم متخصصة، ثم يأتي قسم شرطة الأزبكية المحاصر تماما من جهاته المختلفة مما يعوق الحركة السريعة المطلوبة من الشرطة. ثم مستشفى السكة الحديد والبنك الصناعي ومجمع محاكم شمال القاهرة، وأبراج مؤسسة الأهرام وغير بعيد عنها



خريطة ٦ ـ ٣ شارع الجلاء ومحطة الترجمان

مؤسسة أخبار اليوم ثم مستشفى الولادة ثم معهد ليوناردو دافنشي وعدة أبنية حكومية وبيوت فقيرة إلى أن نصل إلى هيلتون رمسيس وميدان الشهيد عبد المنعم رياض، وكل هذه الأبنية على الجانب الغربي من الشارع، أما الجانب الشرقي فتطل عليه الواجهات الخلفية لأبنية عامة ضخمة على شارع رمسيس مثل مصلحة الكيمياء وسنترال رمسيس الضخم وجمعية الإسعاف ونقابة المهندسين وغيرها كثير.

كم من الناس لهم مصالح يومية أو أسبوعية في هذه الأبنية العامة ؟ وكم من الموظفين العاملين في هذه المؤسسات مضطرون للحركة اليومية صباحا ومساء. لماذا كل هذا التكدس الذي يفوق تكدس وزارات لاظ أوغلي ؟

حتى أوائل الخمسينيات كان شارع الجلاء مليء بالمساحات الفارغة، ضعيف الحركة بالقياس إلى شارع رمسيس الموازي له. وكانت أكثر أماكنه الممتلئة بالنشاط هي تلك عند تقاطعه مع شارع فؤاد (٢٦ يولية) المؤدي بواسطة الترام من العتبة إلى بولاق والزمالك وإمبابة. وكذلك كان التقاطع مع نفق شبرا. بهذا استغلت ناصيتي التقاطعين في بناء مستشفى فؤاد (للولادة) ومعهد دافنشي ثم مستشفى السكة الحديد. وحين أرادت جريدتي الأخبار والأهرام أن تتوسعا بنت كل منهما إنشاءاتها الكبيرة في متسع من الأراضي الفضاء.

سبب هذا التكدس بالنسبة لشارعي الجلاء ورمسيس أن كلا منهما كانا مسارا لترعتين متجاورتين تأخذان من النيل شمال كنيسة كل القديسين محل ميدان عبدالمنعم رياض حاليا. وقد ردمتا في آخر القرن الماضي غالبا مع ردم مسار الخليج المصري من فم الخليج حتى غمرة عام ١٨٩٩. ترعة الإسماعيلية بعد ردمها وإنشاء مأخذها الحالي شمال شبرا أصبحت مسارا لشارع عباس (الملكة نازلي ثم رمسيس حاليا). أما الترعة البولاقية فقد استخدمت أرضها بعد ردمها لمد خط حديدي من باب الحديد إلى ثكنات الجيش الإنجليزي في قصر النيل. وظل الخط الحديدي قائما إلى نحو نهاية الأربعينيات وكان الطريق المجاور للخط يسمى شارع فم الترعة البولاقية حتى تقاطعه مع ٢٦ يولية، ومن ثم كان شارع الترعة البولاقية موازيا لشارع آخر باسم سيدي المدبولي الذي كان يبدأ من باب الحديد ويتصل بشارع الترعة خلف السنترال. وبعد فترة من جلاء الإنجليز عن الثكنات عام ١٩٤٧ ضم شارعي سيدي المدبولي وفم الترعة وأصبح الطريق المستقيم الجديد هو شارع الجلاء الحالي. وعلى طول شارع رمسيس بنت الدولة مبان حديثة كحمام وزارة المعارف ومصلحة الكيمياء وجمعية الإسعاف ومعهد الموسيقى وسنترال تليفونات القاهرة وسجن الأجانب. وبذلك ظل شارع الجلاء شارعا خلفيا لفترة طويلة. ومع تحويل خط مترو مصر الجديدة من عماد الدين إلى الجلاء بدأت حركة نشطة للبناء والتعمير في شارع الجلاء فصار شديد الازدحام للدرجة التي رفع معها خط المترو إلى كوبري الليمون كحل لأزمة شارع الجلاء، ولكن بدون نتائج حاسمة.

وللآن ليس واضحا ماذا يمكن عمله للتخفيف عن هذا الشارع المحوري. هل يعود المرور إلى اتجاهين في

الجلاء ورمسيس بحيث يخفف الضغط عليهما فلا يضطر العابر للجلاء دون مصلحة فيه أن يسلكه مرغما ويتحول عنه إلى رمسيس في اتجاه التحرير، وكذلك يسلكه القادم من التحرير إذا كان صاحب مصلحة في شارع الجلاء بدلا من التزاحم والعنت في شارع رمسيس ؟ ربما يتم التثبت من جدوى هذا المقترح بواسطة متخصصي المرور بناء على دراسة واقع سيولة الحركة بأجهزة العد الآلي التي تقام في الشوارع، واستبيان يطرح على المستفيدين من الحركة في الشارعين. أو هل يوجد أي اقتراح آخر يخفف آلام الحركة ؟

أما مشروع محطة الترجمان المركزية للنقل البري والمطروح الآن للتنفيذ بعد الدراسة فإنه لا شك مشروع هندسي جيد أو ممتاز ولكن على الورق. غير الجيد فيه موقعه السيىء غير المناسب لحركة مركزية. وقد يسبب كارثة مرور فوق الكارثة المرورية الحالية في وسط البلد. فالترجمان تقع وسط ما ذكرناه من مناطق شعبية كثيفة داخل إطار من الأبنية الإدارية والحكومية والتجارية والفندقية، ولكل من هذه الأبنية وظائف لها متطلباتها من حيث انسياب وسيولة حركة المرور إليها. ويحد هذه المنطقة من الشرق شارع الجلاء ومن الجنوب شارع ٢٦ يولية ومن الغرب كورنيش النيل ومن الشمال خط حديد الصعيد وشوارع السبتية المكتظة. كلها إذن شوارع مكدسة بلغت الحركة فيها أضعاف طاقتها المرورية مهما بلغ تنظيم المرور فيها مبلغه. فكيف يمكن للسيارات والأوتوبيسات السياحية وأتوبيسات الأقاليم اختراق هذه الشوارع إلى محطة الترجمان ؟ هل ستحفر أنفاق تحت النيل وشبرا وباب الحديد والتحرير لكي تصل السيارات إلى المحطة ؟

كيف يمكننا أن نوفق بين خطتين متعارضتين أولاهما إبعاد محطات النقل الإقليمي من أحمد حلمي (الذي هو في موقع أفضل من الترجمان) إلى عبود وشبرا الخيمة من أجل تخفيف العبء المروري عند باب الحديد، والخطة الثانية تركيز المحطات الإقليمية في واحدة هي الترجمان الذي يقع داخل أعتى الأماكن ازدحاما فتزيد السوء سوءا. أليس لدينا منهاج واحد ثابت لمدة عقدين أو ثلاثة عقود من الزمن حتى تستقر الأمور ونرى عما تسفر عنه خطة أو توجه من اعتياد الناس للحركة، على ألا نحيد عن الخطة خلال تلك الفترة لمجرد تغير المسئولين ؟ أليس الهدف حركة مرورية أرحم من الانسدادات الحالية من أجل قاهرة أحسن ؟ وهنا أعيد التذكير أن المدينة التي تتعقد فيها حركة المرور هي مدينة مريضة تحتاج حلا.

٢ـ لاظ أوغلي الجديد في ميدان العباسية

لاظ أوغلي هو الميدان الذي أعطي اسمه لحي الإدارة والحكم في مصر خلال نحو قرن من الزمان. كانت تلتف حوله وقربه رئاسة الوزراء ووزارات المالية والحقانية والداخلية والصحة العامة ومجلسي النواب والشيوخ، وليس بعيدا عنه وزارت المعارف العمومية والحربية والمواصلات والأشغال العامة والشئون الاجتماعية، والكثير من الأبنية الحكومية التابعة لوزارات الداخلية والمالية والصحة كمصلحة تحقيق الشخصية ومصلحة الأملاك الأميرية وخزانة الدولة ومصلحة الطبيعيات (الأرصاد ومياه النيل) في شارع منصور ومصلحة الطب الشرعي ومصلحة الضرائب وغير ذلك مما لا تعيه الذاكرة. وفي الحي

ذاته كانت هناك أبنية عامة معظمها علمي كالجمعية الملكية الجغرافية والمعهد العلمي المصري والجامعة الأمريكية التي كانت أصلا مقرًا للجامعة الأهلية المصرية قبل أن تصبح جامعة فؤاد الأول وتنتقل إلى متسع من الأرض في الأورمان. وأبنية أخرى أبرزها ضريح سعد وقصر الأميرة شويكار الذي أصبح مقرا لمجلس الوزراء حتى الآن، ومتحف الشمع الذي يشغل مكانه الآن مركز دعم اتخاذ القرار.

وبطبيعة الحال كانت حركة المشاة هي الغالبة لكثرة وسائل النقل العامة من ترام وأوتوبيس وعربات الحنطور والقليل من التاكسي. وكانت الشوارع ظليلة بأشجار على الجانبين رعايتها من قبل مصلحة التنظيم مستمرة من أجل راحة المشاة. ومن ثم لم يكن هناك ازدحام وتكدس مروري وما والاه من تلوث معروف الآن، فكل موظف أو طالب خدمة حكومية كان يأتي راجلا أو راكبا وسيلة نقل ثم يتجه إلى الوزارة المعنية ويغيب داخلها. لهذا لم تكن هناك حاجة إلى مواقف للسيارات. أما الآن فالأمر قد اختلف وشوارع هذا الحي الذي يحكم إدارة مصر قد اكتظ بالسيارات على جانبيه عدا أمام مجلسي الوزراء والشعب. وأصبحت المعاناة مريرة لكل من يذهب ليقضي مصلحته من مبنى حكومي. فالترام قد اختفي بعد أن كان وسيلة نقل تحمل أعدادا من الناس أكبر من الأوتوبيسات التي زادت أعدادها لكنها تزيد حركة المرور ارتباكا بضخامتها، فضلا عن الميكروباصات التي تتداخل بشكل مزر في حركة المرور لرعونة السائقين.

ونتيجة للنمو السكاني الكبير ونمو احتياجات الحكم من إدارات ومصالح جديدة وخلق وزارات جديدة فقد بدأت هجرة لأجهزة حكومية من حي لاظ أوغلي التقليدي نتيجة لتشبعه القاتل بالأبنية المضافة إلى الأبنية الأنيقة السابقة. واتجهت الهجرة الحكومية إلى عدة اتجاهات أبرزها الاتجاه إلى الدقي وإمبابة غرب النيل والاتجاه إلى العباسية ومدينة نصر في شرق القاهرة التقليدية.

لكن القاهرة نمت شرق العباسية وعبر طريق صلاح سالم إلى مدينة نصر، وما تزال تنمو عبر طريق النصر في اتجاه الطريق الدائري لتخنقه في اتجاه ما يسمى الآن باسم القاهرة الجديدة (التجمعات الثالث والخامس والقطامية إلخ.). الحصيلة النهائية لهذا النمو السرطاني غير الواعي بمشكلات القاهرة ـ برغم أنه مخطط من قبل وزارة التعمير ـ أن العباسية لم تعد في شرق القاهرة، بل في وسط القاهرة. تماما كما كان حي لاظ أوغلي في وسط قاهرة أوائل القرن العشرين. وبذلك استحقت العباسية أن تسمى الآن لاظ أوغلي الجديد مع فارق الزمن وكثرة الناس والسيارات. في العباسية الآن وزارة الكهرباء ومصالحها العديدة مثل مصلحة كهرباء الريف، والكثير من الأبنية التابعة لوزارة العدل مثل مجمع محاكم شمال القاهرة وأبنية لوزارة الداخلية عديدة مثل معهد الشرطة وغير ذلك وكلها مجمعات ضخمة مكونة من أبراج عديدة تصل إلى نحو عشرة أدوار ارتفاعا تحتجز وراءها مدرسة سانت فاتيما وتحاصرها. ومقابل هذه الأبنية العملاقة مبنى كلية الشرطة التي يقال إن النية متجهة إلى نقل وزارة الداخلية إليه بعد أن تنتقل الكلية إلى مبنى ضخم عبر الطريق الدائري، وأبراج مصر للسياحة إلخ.. هناك كوبري علوي قصير يمر في هذا الشارع المختنق بالحركة التي تنصب من وإلى مدينة نصر والأوتوستراد في اتجاه وسط البلد عبر

شارع رمسيس وشارع العباسية والجيش وشارع الخليفة المأمون. وكوبري ٦ أكتوبر العلوي يمر وراء المحاكم ووزارة الكهرباء، ووراءه جامعة عين شمس التي اختنقت بمرور الكباري والجسور وخطوط المترو ومترو الأنفاق ويخترق الحرم الجامعي طريق الخليفة المأمون المكتظ بالحركة، وبذلك أصبحت جامعة عين شمس حبيسة موقع محاصر مخترق. الخلاصة أن المنطقة ككل هي من بين المناطق الأصعب في الحركة بالقاهرة ـ وما أكثرها.

بعد هذا الوصف العام الذي يعرفه كل قاهري يفكر في العبور من الشرق إلى الغرب أو العكس ويعمل له ألف حساب كأنه مقبل على اجتياز حقل ألغام يسير فيه بسرعة هي غالبا أقل من سرعة المشاة، نأتي إلى تحليل دور المخطط الحكومي في صنع هذه العقبة الكئود.

لقد بنيت هذه الأبراج الحكومية على نفس النمط الذي تأسست عليه مباني لاظ أوغلي القديمة، كأن الزمن لا يتحرك. فلم يعد للمشاة دور في الحركة كما كان الأمر في مطلع القرن. بل تعتمد الحركة الآن على السيارات من كل صنف. أين تقف هذه السيارات الخاصة بالموظفين والعملاء من الشعب؟ لم يبن المخطط جراجات تحت وحول المبنى، وعلى الموظفين والأفراد الساعين لقضاء مصالحهم أن يتقاتلوا من أجل مكان يضعون فيه سياراتهم، وهو أمر بعيد المنال. أي قوة من رجال شرطة المرور غير قادرة على تنظيم الحركة، وأصبح الأمر كله متروكا لمن نسميهم «المنادين» ينظمون انتظار السيارات تحت الكوبري وعلى جانبي الطريق صفوفا متعددة حتى ضاق بهم نهر الطريق، وأسهم بذلك في المزيد من بطء حركة السير.

إذا كانت القوانين تنص على تخصيص جراجات تحت العمارات، فإن الأبنية الحكومية هي أول من يخالف القانون، ولهذا فلا عتب على ملاك العمارات أو المباني التي تحف بها حديقة صغيرة أن يحولوا الجراجات والمساحات الشجرية إلى محلات وبوتيكات تاركين مهمة ركن السيارات إلى جوانب الشوارع وأرصفتها. وهذا ما يعطي القاهرة ظاهرة فريدة، لكنها معيبة، بين المدن الكبيرة في العالم.

فما بالنا لو انتقلت وزارة الداخلية إلى مبنى كلية الشرطة الحالي؟ صحيح أن هناك مكانًا واسعًا الآن أمام الكلية، لكن البعض من المخططين والمهندسين ينصحون دائما باستخدام كل الفراغات لبناء ملحق جديد وملحق بالملحق إلخ.. انظر إلى مبنى وزارة الداخلية الحالي. لم أدخله منذ أكثر من ربع قرن، لكن يستبين للناظر من الخارج أن كل فراغ قد بنيت فيه ملاحق حتى أصبح غابة من الأبنية ضاعت إلى الأبد متنفساتها الطبيعية من الهواء والنسيم صيفا وأشعة الشمس الدافئة شتاء. وحل محل الطبيعة النظيفة ما تنفثه أجهزة التكييف من غازات ضارة وما تصدره من ضجيج يلوث السمع. فما بالنا بالعاملين داخل هذه المباني المهمة: هل هم يعملون في وزارة أم ماذا؟ وما بالنا حين تنتقل وزارة المالية ومصلحة الجمارك إلى أبراجها العديدة في امتداد شارع رمسيس شرق العباسية؟ ماذا سيكون حجم الحركة في هذه المنطقة بين عشرات الآلاف من طلبة جامعة عين شمس ومؤسسات الجيش وموظفي الوزارات والعملاء المترددين عليها لقضاء حاجاتهم من هذه الوزارات المركزية المحتوى والمضمون؟

قبل أن نقول إن الأمر يحتاج إلى تخطيط جديد للمرور علينا أن نطالب الوزارات والمصالح الحكومية أن تخصص أماكن لانتظار السيارات. فليس بمستساغ أن تبني الأجهزة الحكومية ما شاءت ثم تلقي بالكرة في ملعب إدارات المرور التي ليس لديها حلول سحرية لعلاج ما أفسده الآخرون!

إذا أردنا تعداد المناطق العقدية في حركة المرور - أو ما يسمى اختناقات عنق الزجاجة - في القاهرة فهي كثيرة، وأسبابها متعددة أيضا. لكن ليس أحدها بسبب سوء التخطيط الحكومي مثل لاظ أوغلي الجديدة والقديمة على حد سواء. الوزراء لا يشعرون بالمعاناة لأنهم يتنقلون في طرق فتحتها لهم سيارات وموتوسيكلات المرور من أجل العبور السريع. وغالبا ما يضيف مرور مسئول أو ضيف كبير إلى مشكلة بطء المرور لأن الطرق تقفل قبيل مرور سياراتهم بعدة دقائق هي في الواقع كافية لتراكم انتظار أرتال من السيارات.

٣- هل يمكن إنقاذ أوتوستراد الإسماعيلية؟ (١)

تتسم القاهرة بمداخل ومخارج تتزاحم عليها الورش والمصانع والمخازن وأنواع رديئة من السكن المصاحب. ويترتب على ذلك أن الطرق الممتازة التي تربط القاهرة بأجزاء مصر تنتهي فجأة إلى متاهة من اختناقات المرور! فهنا تتزاحم شتى أشكال ووسائل النقل من عربات الحيوان إلى السيارات الخاصة إلى الشاحنات بأحجام ومقطورات مختلفة إلى الأتوبيسات والميكروباصات.

وسواء كان الطريق أوتوستراد أو طرقا من درجات أقل فإن للطرق في العالم جاذبية فتافيت السكر للنمل أو جاذبية قضيب المغناطيس لكل أشكال المباني - ما كان منها للسكن أو أية مشروعات تجارية أو صناعية أو خدمية أو إدارية أو أمنية. وكل ما يتفتق عنه الفكر البشري من أبنية ذات وظائف تلبي احتياجات الإنسان التي لا تنضب.

وفي بلاد العالم بما فيها نحن، قوانين ولوائح وضوابط لكبح هذه الجاذبية القوية وتيسير انسيابها في اتجاهات محددة. كأن توضع حدود لاقتراب المباني من حرم الطريق، أو أن يحدد شكل الطريق ومواصفاته المناسبة لوظائف الأحياء أو المدن أو القرى التي يخدمها.

ومثل هذه التشريعات والقوانين هي أشد صرامة بالنسبة للأوتوسترادات بحيث يصبح الطريق أشبه بالطريق الحديدي؛ فله حرم عريض، ولا تبنى عليه مباشرة أية منشآت عمرانية أو صناعية أو تجارية أو إدارية إلا على مسافة تتجاوز نصف الكيلو متر أو أكثر، وذلك من أجل المحافظة على وظيفتي السرعة والأمان المروري، وهما الهدف من إنشاء مثل هذه الطرق السريعة، وإلا كأننا ننفق الأموال الطائلة لنهدرها بعد قليل نتيجة التراخي في تنفيذ القانون!!

---

(١) الجانب الأكبر من هذا الموضوع نقلا عن بحث للمؤلف نشر في مجلة جمعية المهندسين المصرية المجلد ٣٢، عدد ٣ لسنة ١٩٩٣.

أوتوسترادات مهدرة

إن إهدار قيمة الطرق السريعة في مصر هو واقع مؤلم فننظر إلى أوتوسترادات القاهرة الكبرى لنرى كيف أصيبت بكل العلل التي أردنا تجاوزها بإنشاء هذه الطرق. فالأوتوستراد الزراعي اختنق بين شبرا وشبرا الخيمة وقليوب وطوخ اختناقا بلا صحوة. وأوتوستراد حلوان رحل كنظيره الزراعي تائها بين غابات من عماليق الأبراج في المعادي واختلاط الحابل بالنابل بين المساكن المحشورة وسط المصانع والمخازن والورش في دار تسمى بالسلام أو حدائق حلوان أو ذلك النمو العشوائي فوق ما خطط له في مدن العمالة في حلوان والتبين ومايو وطرة، وكل ذلك مليء بالمفارقات والعجائب من متلفات أوزون، ومذهبات صحة! وحتى الأتوسترادات الصحراوية أصابتها شيخوخة مبكرة! فإذا كانت هناك حجج ومعاذير لاختناق الطريق الزراعي أو حلوان أنهما يمران بمناطق معمورة من قبل، وأن هذا المعمور نما وانتفخ فوق التشريعات إلى أن استسلمت البلديات والمحافظات فما هي الحجة بالنسبة لطرق الصحاري؟

الالتـزام هو التصرف الحضارى

هناك دعوة أن نكون أناسًا حضاريين وأن نتصرف بما أضفته علينا مواريثنا الحضارية لآلاف السنين. ولكنها دعوة لم تخرج إلى حيز الممارسة في أشياء كثيرة. وواحد من أدلة التصرف الحضاري هو الالتزام بالقوانين والتنظيمات سواء كان هناك رادع عقابي أو لا يوجد ونحن مازلنا بعيدون عن مثل هذا الالتزام وخاصة بالنسبة لقوانين البناء وخطط التنمية. فطريق الإسكندرية الصحراوي لم يعد صحراويا إلا بالكاد؛ الملايين يتحركون عليه وكل عام يرون من الصحراء جزءا متناقصا. وهذا شيء مفرح تنمويا، لكن العمران السكني والخدمي المحاذي للطريق قد حوله إلى طريق زراعي آخر في قسمه الشمالي. وسوف يتم الخناق بالنمو المتسارع لمدينة العامرية الصناعية وربما يحدث اختناق آخر في القسم الأوسط إذا ما تذكر أحد مدينة السادات وأيقظها من خمولها. وفي القسم الجنوبي امتلأ الطريق عند «أبورواش» وما حولها بالمخازن والورش والمزارع الخاصة أو تلك التي في طور الإنشاء.

أوتوستراد الإسماعيلية:

أما هذا الطريق الذي أنشئ في الأصل كطريق إستراتيجي من القاهرة إلى منطقة القناة فإنه يتحول الآن إلى مصير كافة الطرق السريعة المصرية. فالمدخل القاهري في طريقه إلى الاختناق السريع نتيجة الورش والمصانع والمدن السكنية المتعددة. وكان بالطريق غابة لعلها كانت حزامًا أخضر فيما مضى. لكن المصانع احتوتها ولم يعد باقيا سوى بقايا يسيرة حزينة تائهة في غير محيطها - فهل يمكن الحفاظ على البقية الباقية والعناية بها؟ أم أن حاجة الوزارات - أو الهيئات التي تملكها - إلى المال سوف يسلمها إلى مصير محتوم؟!! ولحسن الحظ أن الجانب الأيمن من الطريق يسير موازيا لخط حديد السويس، وبينهما مباني

منشآت أمنية قديمة. وهذه الأبنية ذات الحركة المحدودة نسبيا قد ساعدت على الحفاظ على قدر من السيولة المرورية على الطريق. والأمل أنه في حالة التفكير في نقل هذه المنشآت ألا تباع الأرض لأغراض البناء السكني كما حدث في حالات مماثلة. بل تتحول أماكنها إلى جنة خضراء للترفيه أو إقامة أندية ومناشط شبابية لاستيعاب حركة الشباب جنبا إلى جنب مع مدارس تحتاجها هذه المنطقة التي نمت فيها مدن عشوائية أو مخططة. وفوق هذا فهذه المنطقة تقع في حرم مدرج المطار من جهته الغربية تقريبا. وحرام أن نحيط المطار بالأبنية والمدن كما ذكرنا من قبل.

أحمال فوق أحمال على الطريق:

وعلى هذا الطريق أيضا أنشئ مؤخرا مبنى للتجنيد المركزي والسوق المركزية في العبور ومدينة السلام ومدينة العبور والهاكستب والشروق إلخ. لكن أكبر هذه المدن وربما أكثرها احتياجا للحركة على الطريق هي مدينة العاشر من رمضان ـ تلك المدينة الصناعية التي بدأت الآن مرحلة الانطلاق. إن نمو الصناعة في العاشر يؤدي إلى مزيد من الضغط على الطريق. فهل هناك حسابات لطاقة تحميل الطريق لعجلات تجري بالخامات وتعود بالسلعة المصنعة في اتجاه القاهرة؟ ويعرف الناس أن هناك حركة أخرى يومية للعمالة التي تسكن القاهرة وبلبيس صوب العاشر، بينما القطاع السكني في العاشر مازالت نسبة إشغاله دون المتوسط، كما أن جانبا من السكان المقيمين لا يرتبطون بعمل في مصانع المدينة ويعرف المختصون أيضا أنه لا توجد مدينة مخططة من الألف إلى الياء كالعاشر يخترقها الأوتوستراد!! ففي شرق الأوتوستراد المصانع وعلى الجانب الآخر الحي السكني، دون أن تكون هناك أنفاق أو جسور للراكبة والراجلة تؤمن حركتهم وتضمن للأوتوستراد وظيفته في النقل السريع الآمن. ومؤخرا وبعد نحو ٢٠ سنة أقام المسئولون كوبريين علويين لتأمين حركة الأوتوستراد وتأمين الحركة بين المصانع والمساكن. والنموذج الأمثل لمثل حالة العاشر أن المدينة بقسميها السكني والصناعي تنشأ معا على جانب واحد من الأوتوستراد، ويفصل القسمين طرق خدمة للحركة الدائبة للمدن.

وفوق هذه الأحمال فإن الأوتوستراد هو محور يتلقى حركة الطرق التي تنصرف إليه من السويس وبلبيس والسلام والإسماعيلية وغيرها مما يشكل أعباء ثقيلة عليه تتطور مع زيادة عدد ملاك السيارات ونمو أشكال الأنشطة التجارية والترفيهية في منطقة البحيرات المرة والإسماعيلية وبورسعيد ـ فضلا عن تكاثف الحركة إلى سيناء الشمالية ونمو مصالح ووشائج مطلوبة ومرغوبة ـ فأين إذا قدرة هذا الطريق الوحيد، برغم فخامته واتساعه، على مواجهة هذه الأحمال دائمة النمو؟

وبالإضافة فقد اجتذب الأوتوستراد عشرات المدارس والمعاهد وجامعة واحدة. وكلها مدارس لغات حديثة تشغل مساحات كبيرة ومصاريفها عالية. وهناك آلاف التلاميذ الذين يتنقلون بالباصات الخاصة التي تديرها المدارس، أو بسيارات ذويهم. وليس من شك في أن هذا هو ما يزيد الحركة على

الأوتوستراد أعباء مضاعفة . صحيح أن هذه المدارس بنيت في بيئة صحية قليلة التلوث الجوي والسمعي[1]، ولكن ازدحام الطريق غير المحسوب أصلا، قد جعل المشوار إلى المدرسة من مصر الجديدة وضواحيها مشوارا مؤرقا ويستغرق وقتا أطول مما خطط له يذهب بحيوية التلاميذ عند وصولهم المدرسة ولدى عودتهم لبيوتهم!!

الخلاصة أنه من اليسير على أهل المعرفة حساب كم من آلاف الأطنان من السلع والخامات والأغذية يتعامل معها سوق الجملة ومصانع العاشر وجملة الصناعات الأصغر على طول طريق جسر السويس، وكم من السيارات تمر حاملة آلاف الناس إلى أعمالهم وبيوتهم بين القاهرة وبلبيس والسلام والعاشر والإسماعيلية. ويبدو أننا في مصر اعتدنا نسبة عالية من الكوليسترول في أوعيتنا الدموية لتضخم مأكولاتنا. والطرق هي شرايين الحياة بالنسبة للاقتصاد والناس، فهل ننقل سمة الكوليسترول العالي إلى طرقنا فنحملها فوق طاقتها بمدن ومشروعات عديدة، وسريعا ما نفقدها كطرق ربط سريعة!

سوق الجملة:

ويتطلب سوق الجملة بالعبور بضع تعليقات . هو جيد ونظيف ونتمنى أن يظل كذلك بعد طول استخدامه . آفة الشرق إجمالا هي قلة الصيانة في وقتها واستخدام الشيء لغير ما خصص له أو أكثر من طاقته التصميمية . لم يحدث هذا داخل أسوار السوق، ولكن الغريب أنه قد نشأت عند بوابة السوق الخلفية سوقا موازية في حالة لا تسر من حيث عرض السلع، لكنها أرخص من نفس السلع في الداخل . من يمول هؤلاء التجار ؟ قد نظن أن بعض كبار التجار يساندون السوق الخارجية كمنصرف للمواد التي لم تعد طازجة أو مغرية من خضر وفواكه .

والأغرب هو إنشاء محطة سكة حديدية باسم محطة العبور على خط السويس البطيء على مبعدة نحو ثلاثة أرباع الكيلو متر فهل هي محطة لخدمة العاملين في السوق ؟ معروف أن السكك الحديدية لا تستطيع أن تنافس السيارة والباص في المسافات القصيرة للمرونة الفائقة التي يتمتع بها النقل البري مقابل جمود الحركة الحديدية على خط واحد . أما إذا كانت المحطة بغرض نقل سلعي، فهذا أيضا غير ممكن بالنسبة لسوق يتعامل مع أغذية نباتية وحيوانية وأسماك وغير ذلك من المواد سريعة العطب التي لا تتحمل بطء النقل الحديدي ـ ناهيك عن أن خط السويس هو خط هامشي لا يرتبط بالشبكة الحديدية الكثيفة إلا بطريق غير مباشر من خلال محطة مصر ـ أي أنه لا يرتبط مباشرة بخطوط تجري في مناطق إنتاج السلع الغذائية .

---

(١) لم يؤخذ ضجيج الطائرات في الحسبان فالمنطقة قريبة من المطار . كما أن ازدياد حركة النقل بالشاحنات الضخمة له هدير يؤثر على الأسماع وله من العادم ما يلوث الهواء .

مقترحات:

الاقتراح الأول هو إنشاء طريق مواز لأوتوستراد الإسماعيلية من القاهرة حتى العاشر ـ على الأقل ـ وذلك لتحمل نصيب من الضغط المتزايد على الطريق. جزء من هذا الطريق المقترح قائم فعلا ممثلا في طريق الهاكستب غربي المطار وهو طريق يمكن تطويره ومده شرق الخط الحديدي. مع وصلات عبره إلى الأوتوستراد.

الاقتراح الثاني هو إعادة استخدام خط حديد السويس الحالي بطريقة أكثر انتظاما ومرات أكثر في اليوم. والأحسن هو كهربة الخط، أو تسيير مترو سريع التقاطر على الأقل حتى العاشر من رمضان مع ربطه بشبكة مترو القاهرة في محطة المرج. وهذه الوسيلة من النقل الجماعي أكثر أمنا [1] وأوفر اقتصاديا وأوفر في الوقت بالقياس إلى النقل بالميكروباصات. وبالتالي فهو سيرفع عبئًا كبيرا عن الأوتوستراد.

والخلاصة أنه يجب إصدار تقنين أشد قوة في التنفيذ لمنع المزيد من المنشآت كثيفة الحركة على هذا الطريق. فكفاه ما هو عليه من مشروعات. كذلك تشجيع المستثمرين والمنظمين على الاتجاه إلى الطرف الآخر من الأوتوستراد حول الإسماعيلية وشرق القناة من أجل توزيع عادل نسبيا لأماكن العمل على رقعة أبعد من دائرة جذب القاهرة والمدن التي تدور في فلكها نتيجة تخطيط لم يكن مدركا لظاهرة التزاحم والتمركز المصرية إدراكا قويا. وقد حان الوقت أن يقف المفكرون في الجوانب الاجتماعية من الحياة بقوة جنب المخططين الفيزيقيين من أجل تسهيل انتشار الناس بطريقة محسوبة ومستجيبة على مساحات أكبر من أرض مصر بدلا من المركزية الراهنة.

٤ ـ شارع الأزهر والنفق [2]

ليس من قبيل التكرار التطرق إلى مشكلات شارع الأزهر التي يعرفها الجميع. وحل هذه المشكلات لا تأتي بتنفيذ عنصر واحد كبناء كوبري الأزهر فيما مضى، أو إنشاء النفق كما يحدث الآن، لكن الحل يكمن في ضرورة النظر لمنطقة الأزهر بشمولية أرحب من معالجة قضية واحدة. وليس من قبيل التزيد في القول إن شارع الأزهر اسم علم على واحدة من أهم مناطق القاهرة التجارية ويضم بين جنبات المنطقة ثروة بالمليارات. كما أنه الجزء الشرقي من المحور العرضي الأساسي الذي يخترق القاهرة من الدراسة إلى إمبابة، ويربط أسواق العتبة والموسكي ووسط البلد وشارع الجمهورية وسوق وكالة البلح وأسواق

---

(١) حوادث القطارات هي بالقطع أقل بكثير جدا من حوادث السيارات. فمثلا عدد قتلى حوادث قطارات شركة أمتراك Amtrak الأمريكية مائة قتيل منذ ١٩٧١ مقابل أكثر من ٤٠ ألف قتيل في حوادث السيارات السنوية في الولايات المتحدة.

(٢) شغل موضوع شارع الأزهر بعض كتابات المؤلف منذ نشر موضوع «ماذا نحن فاعلون بميدان الأزهر» في صفحة العمران بجريدة الأهرام في ٢٠ ـ ١١ ـ ١٩٩٧، و مشكلة المرور في شارع الأزهر» وهل يحل النفق المشكلة» في ١٤ـ٤ـ١٩٩٨ ونبذات أخرى عن محاذير الأنفاق في موضوعات متعددة بصفحة قضايا وآراء بجريدة الأهرام بعد ذلك.

الكورنيش والزمالك الحديثة. ومن ثم تأتي أهمية هذا الشارع والمنطقة التاريخية الاقتصادية التي تتمحور حوله.

وفي خطة توسيع ميدان الأزهر ـ الحسين ترددت الأفكار الآتية:

١ ـ هدم مبنى مشيخة الأزهر القديم لتوسيع الميدان.

٢ ـ تحويل المنطقة إلى منطقة مشاة فقط.

٣ ـ عمل نفق لانسياب الحركة من الأوبرا والعتبة حتى طريق صلاح سالم.

وهدم مشيخة الأزهر عمل هدام فعلا. صحيح أن هناك بناية جديدة أنشئت للمشيخة إلى جوار دار الإفتاء، لكن لماذا الهدم؟ لقد شاهد غيري كثيرون أن الأجزاء القديمة من المدن الأوربية ـ وهي أحدث بكثير من القاهرة الفاطمية المملوكية ـ يحافظون عليه مهما كان الشارع ضيقا لأن هذه أبنية تراثية. وأعتقد، وكثيرون غيري، أن مبنى المشيخة الحالي هو من المعمار الإسلامي الراقي قارب عمره على مائة عام، وربما لا يستطيع صناع زماننا تقليده إلا بتكلفة عالية. لكننا، فيما يبدو نستسهل الهدم دون تحري الواقع. وأخيرا صدر قرار عالٍ بمنع هدم هذا المبنى فكفى المؤمنين شر القتال.

الاختناق المروري الحالي في منطقة الأزهر تعود إلى أسباب أخرى غير وجود مبنى المشيخة. أول هذه الأسباب توجد فينا كسائقين سيارات خاصة أو عامة أو نقل، خلاصته عدم الالتزام بقواعد المرور وآدابه، وتداخل سيارات مستهلكة في مجرى المرور. وهي لن تجد حلا إلا بجدية تطبيق القانون والملاحقة بالقوة الجبرية على كل الناس بغض النظر عن قوة الانتماء.

السبب الثاني هو وجود مجموعة من الأبنية المتنافرة معماريا وماديا وحضاريا مع روائع الأبنية التراثية. فالنازل من الدراسة إلى الميدان يجد على يمينه مبان متهالكة متنافرة مع بعضها زادها تنافرا وتشويها المحال والدكاكين التي تقيم نشاطا في مساحات قزمية لا تصلح لشيء مهم. هذا المتهالكات ورواد دكاكينها تضيق الخناق على حركة المرور القادمة من صلاح سالم وشارع المنصورية الموازي له والقادم من العباسية الشرقية. لن نخسر كثيرا بإزالتها، لعل ذلك يؤدي إلى تحسين قيمة العقارات مساحة وبناء. والقادم من العتبة يرى عمارات تغطي على أبنية وكالة الغوري وجامع «أبو الدهب». فإذا أزيلت هذه العمارات الثلاثة غير المنسجمة معماريا فإنه سوف ينكشف ميدان فسيح من جامع الغوري إلى الأزهر به مجموعة أبنية تعود إلى نحو خمسة قرون وأكثر: هي تحفة للناظرين ودرس معماري للدراسيين وعشاق الفنون الإسلامية الشرقية. هذا فضلا عن انكشاف منظر الأزهر الشريف بعد عمليات التجديد والصيانة الحالية.

أما مبنى المشيخة الحالي فيمكن تجديده وتحويله إلى غرض من الأغراض الثقافية. كأن يصبح مقرا لمكتبة القاهرة الإسلامية أو أن يصبح متمما لمكتبة الأزهر. وبعبارة أخرى يتحول إلى مركز علمي إسلامي.

فإذا نال مبنى المشيخة الحالي بعض الصيانة، وأضيفت مجموعة نافورات صغيرة تتوسط أحواض ورود ورياحين، وأشجار ظل تقي المشاة وهج الصيف وحره، وأزيل السور الحديدي القبيح، فسيكون لدينا ميدانا فسيحا جدا يمتد بين جوامع الغوري والأزهر والحسين يجمع روائع المعمار الإسلامي من تواريخ وعصور مختلفة تبدأ من ألف عام إلى مائة عام، يمكن أن يتفوق على الميادين الكبيرة في مدن إسلامية مثل «ميدان شاه» في أصفهان أو ميدان « راجستان » في مدينة سمرقند بجمهورية أزبكستان والذي يوصف أحيانا بأنه أنبل ما صنع المعمار البشري من توافق وانسجام. ويجب أن يصاحب هذا تحويل المنطقة للمشاة.

هذا العناء كله ليس فقط من أجل الآثار، بل من أجل نزهة المشتاق إلى أيام زمان. فغير خفي الجذب الذي يشد الناس إلى سهرات الأجداد على الشاي والشيشة والبليلة والكباب في رمضان وغير رمضان، أبقاها الله مع الدعوة إلى تحسين أساليب استضافة الناس في المقاهي والمطاعم ونظافة الدروب والسكك والخانات.

ويمكن تحويل المنطقة إلى منطقة مشاة فقط بتنفيذ أسلوبين مكملين لبعضهما لكي نعطي للتخطيط الجديد عمقا زمنيا مستقبليا.

الأول أن تحول المنطقة إلى مشاة بين التاسعة صباحا والحادية عشرة مساء، مع بعض التغير في رمضان وفي الصيف وفي الشتاء. على أن يكون التنفيذ صارما لشهور وشهور.

والثاني البحث عن طرق بديلة لشارع الأزهر كمحور مرور عرضي في محورين كما سيأتي ذكره بعد قليل. وبذلك نكون قد حفظنا آثار القاهرة من هزات ماكينات حفر الأنفاق التي قد تؤثر على أسس الآثار الرائعة، وعادم السيارات الذي ينخر في الحجارة الأثرية بغازاته وأكاسيده. وفي هذه الحالة أيضا يمكن تحول شارع المعز من بوابة المتولي (زويلة) إلى الفتوح لمنطقة مشاة لأعظم شارع أثري مليء بعبق التاريخ من مساجد وأسبلة ومشربيات ومقرنصات غاية في الجمال والأبهة، على أن يسمح بمرور وسائل نقل تقليدية كعربات الحنطور والكارو والترسكلات غير ذات الموتور. وعلى النسق نفسه يمكن تحويل شارع الجمالية من باب النصر إلى الحسين إلى منطقة مشاة في ساعات النهار.

هذه صورة نأمل تنفيذ ما يمكن منها على مراحل لكي نستعيد الماضي المشرف لمصر المحروسة.

ويمكن أن تتضح الصورة العامة للموضوع من التدقيق في الخريطة ٦ ـ ٢ ومن النقاط الآتية التي تلخص الموضوع تحت عناوين الموضوعات الرئيسية :

اولاً : منطقة ميدان الأزهر:

١ ـ تحويل الجزء من شارع الأزهر الممتد من أمام باب جامعة الأزهر إلى نقطة تبعد نحو ٣٠ متراً غرب جامع الغوري إلى منطقة مشاة خضراء، مع إزالة السور الحديد في هذا الجزء.

٢ ـ إزالة عدد من البيوت التي تحجب الآثار الإسلامية الرائعة في الميدان، مثل العمارات التي تحجب وكالات الغوري وكذلك المباني المتهالكة أمام جامع الغوري على الجانب البحري من شارع الأزهر.

٣ ـ تحويل الساحة الضخمة الناتجة (بين جوامع الأزهر والحسين والغوري) إلى ساحة وارفة الظلال كثيرة النافورات الإسلامية دقيقة الصنع.

٤ ـ في التنفيذ النهائي يجب إزالة كوبري الأزهر من شارع الأزهر بأكمله.

٥ ـ إقامة مواقف للسيارات متعددة الطوابق عند بدايات منطقة المشاة من ناحيتي العتبة والدراسة لكي تخدم انتقال الأشخاص والسلع من الاتجاهين.

ثانيا: حول الطرق البديلة لشارع الأزهر:

١ ـ إن شارع الأزهر هو الطريق العرضي الوحيد بين شرق القاهرة ووسطها، لهذا فهو بالفعل عنق زجاجة. والفرصة الآن مواتية للتخلص من عنق الزجاجة بفتح طريقين جديدين لا يصبان في نقطة واحدة هي الأوبرا كما يفعل شارع وكوبري الأزهر الحالي.

٢ ـ الطريق الأول يسير شمال القاهرة الفاطمية وبحذاء السور القديم. يبدأ من طريق صلاح سالم تقريبا أمام مجموعة مساجد السلطان برقوق. ويستحسن أن يمد شرقا ليتصل بالأوتوستراد في مسار يقع شمال مجموعتي آثار ومساجد السلطان إينال والسلطان برقوق ــ هذا إذا لم تكن هناك موانع أثرية يهددها فتح الطريق في الجبانة الشرقية. يسير الطريق بين السور الشمالي للقاهرة من ناحية ومقابر بوابة النصر وحي البيومي والحسينية من ناحية أخرى ثم يلتحم بشارع البغالة الذي يجب أن تُجرى عليه التوسعات اللازمة لاحتواء حركة هذا المحور. وفي النهاية يلتقي بشارع الجيش تقريبا أمام قسم الشرطة. ويستحسن أن يمد الطريق المحوري هذا بضع عشرات الأمتار ليلتحم بشارع بورسعيد الذي يمكن أن تنساب فيه الحركة شمالا إلى غمرة وما بعدها، أو جنوبا إلى باب الشعرية، ومن ثم إلى العتبة في طريق الجيش، أو بين الصورين وباب الخلق في طريق بورسعيد. كما يمكن توسيع بعض الشوارع العرضية جنوب بركة الرطل إلى شارع كامل صدقي (الفجالة). ومن ثم يتكون لدينا محور ممتاز من الأوتوستراد إلى ميدان باب الحديد يساعد في امتصاص حركة شرقية غربية إلى شارع الجمهورية بأسواقه المتخصصة، بديلة لشارعي رمسيس في الشمال والأزهر في الجنوب.

٣ ـ يستحسن عمل كوبري علوي لهذا الطريق المحوري عند تقاطعه مع شارع الجيش، وأن يستمر الكوبري العلوي في شارع بورسعيد جنوبا ليعبر عنق الزجاجة في باب الشعرية بحيث يكون له منزل عند شارع الجيش إلى العتبة، ومنزل آخر في بين الصورين ليكمل الطريق في شارع بورسعيد إلى باب الخلق.

٤ ـ أما الطريق المحوري الثاني فيقع إلى الجنوب من قاهرة المعز، حيث يبدأ من باب الخلق مستخدما شارع تحت الربع إلى باب زويلة (المتولي) ثم يستخدم طريق الدرب الأحمر إلى سور القاهرة الشرقي، ويعبر منطقة التلال إلى أن يلتحق بطريق صلاح سالم عند ثنيته الكبيرة أمام جبانة باب الوزير. وهذا المحور يقود من باب الخلق إلى عدة اتجاهات: إلى العتبة بطريق محمد علي، وإلى السيدة زينب وجنوب القاهرة بطريق بورسعيد، وإلى وسط القاهرة بطريق شارع حسن الأكبر إلى ميادين عابدين وباب اللوق والتحرير. وربما احتاج الطريق المحوري الجنوبي تكلفة أعلى من الشمالي حيث إن الأمر يحتاج إلى نزع ملكيات غالية في شارع تحت الربع. لكنه لن يحتاج إلى كبار علوية لأن ميدان باب الخلق متسع ويمكن تنظيمه ليستوعب الحركة الجديدة.

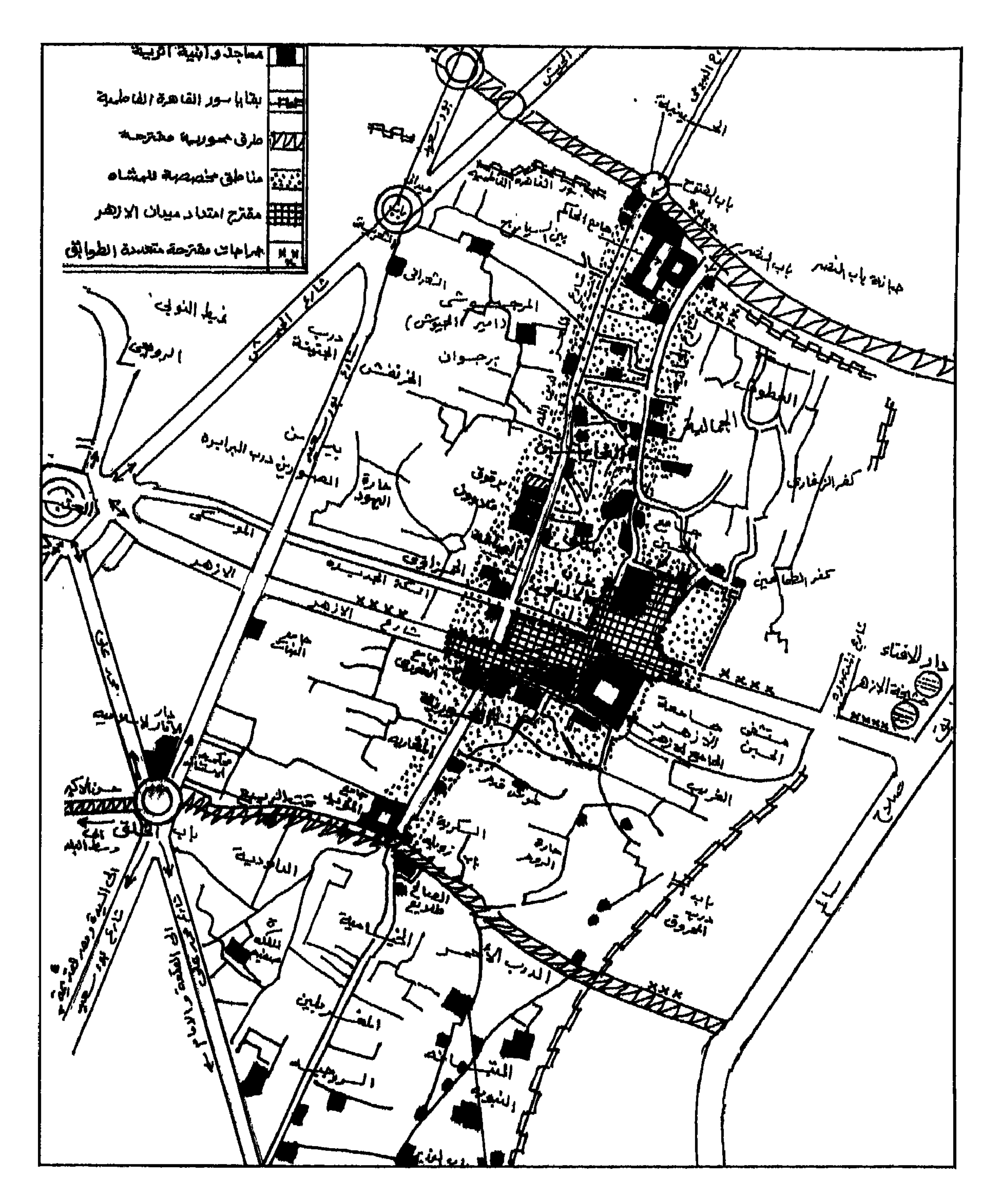
الخلاصـــة :

إن هذا المخطط يمكن تنفيذه على مراحل بحيث يستوعب الناس اتجاهات التنمية لقلب القاهرة القديمة تدريجيا ويتكيفوا معها منذ البدء بإصلاح ميدان الأزهر وتحويله إلى منطقة مشاة بعض الوقت من النهار كما أسلفنا خاصة وأن المتوقع معارضة قوية من قبل أصحاب المصالح من التجار الراسخين في شارع الأزهر عشرات السنين.

هل يحل النفق مشكلة المرور في شارع الأزهر؟

ربما كانت الأنفاق وسيلة أكثر تقدما من الجسور العلوية وأقل تشويها للمناظر العامة للمدن. ولا شك في أن كوبري الأزهر قبيح بكل المعاني فهو يضيع معالم المعمار الممتاز في ميدان العتبة ويعبر فوق حديقة الميدان فيمسخها ويحيل المرور حولها إلى شيء أشبه بالتواهة، وهو أيضا يغطي معالم معمارية نادرة في أجزاء من شارع الأزهر مثل جامع القاضي زين الدين يحيى (١٤٤٤م) عند تقاطع الأزهر مع شارع بورسعيد، كما يغطي معالم جامع الغوري (١٥٠٣م)، ويكمل السور الحديدي ـ المقام وسط الشارع ـ وكوبري المشاة سلسلة القبح المعماري حتى جامعة الأزهر. ويلقي الكوبري حمولته أمام جامع الغوري ويزدحم الطريق فتضيع معالم المعمار في قصر الغوري ووكالته وجامع «أبو الدهب» (١٧٧٤م) وجامع الأزهر (٩٧٠م) وكلها تقع تحت طائلة التآكل بما تطلقه آلاف السيارات من عادم ضار بصحة الإنسان والمباني الأثرية معا، خاصة وأن الكثير من السيارات والشاحنات من القدم بحيث تطلق خلفها سحبا سوداء لا نجاة منها.

لن نجد شيئا من هذا حين نشق النفق ونزيل كوبري السيارات والمشاة والسور الوسطى وهذه إحدى حسنات النفق. ولكن النفق طويل يصل إلى نحو كيلو مترين طولا، فهل جربنا مثل هذه الأنفاق الطويلة للسيارات؟ ويمكن أن نقف طويلا أمام الملاحظات الآتية عند فكرة النفق:



خريطة ٦ـ٤ مقترحات تنمية شاملة لمنطقة الأزهر

١ ـ الجوانب التكنولوجية: لا شك في أن حفر الأنفاق في القاهرة أصبح في متناول التقنية المصرية بما اكتسبت من نجاح في حفر أنفاق مترو القاهرة في شبرا وعابدين وتحت النيل ومن قبل من باب الحديد إلى السيدة زينب. لكن الذي يمر هنا هو قطارات كهربائية عادمها وهدير صوتها محسوب. أما نفق السيارات فسوف تمر فيه عشرات الآلاف من السيارات ينبعث منها عادم غازي سام، خاصة وأنه من الصعب عمليا منع السيارات التي تفرز عادما أكثر من المقرر من دخول النفق، وذلك لقدم الكثير من سيارات القاهرة ولأن الكثير من ملاك السيارات ـ أفرادا أو هيئات خاصة وعامة ـ لا تقوم بأعمال صيانة السيارات بالدرجة المناسبة.

٢ ـ الجوانب البشرية والسلوكية: إن المترو يتحكم فيه شيئان: السائق ولوحة المراقبة الإلكترونية أما السيارات فيقودها عشرات الآلاف من السائقين ـ بمعنى أن سلوكيات حركة المترو منضبطة بينما سلوكيات سائقي السيارات غير ذلك. وكلنا يشكو من رعونة كثير من السائقين التي تتسبب في حوادث كثيرة في شوارع القاهرة السطحية، فما بالنا داخل أنبوب النفق المغلق؟

٣ ـ كثرة استخدام آلات التنبيه في سيارات القاهرة سمة معروفة لدى السائقين لا يردعها رادع حتى الآن. فما بالنا لو تعطلت سيارة داخل النفق؟ لا شك في أن النفق سوف يتحول إلى زئير صوتي يصم الآذان عند حدوث عرقلة ما نتيجة تعطل سيارة أو بطئها. فهل يؤثر الزئير الناجم عن مئات آلات التنبيه على بنية النفق؟ وماذا عن التلوث السمعي القاتل في مثل هذه الأحوال؟ وتجربتنا في الجسور العلوية الحالية شاهد على ارتباك المرور عندما تتعطل سيارة فوق الكوبري وتحت نور الشمس، فما بالنا عند حدوث ذلك تحت ضوء الأنوار الكهربائية داخل النفق؟

٤ ـ مسار النفق يمر تحت أجزاء كثيرة من كتلة سكنية متهالكة البناء، فهل هناك حسابات لإخلاء هذه المساكن وإسكان شاغليها في أماكن جديدة مناسبة، علما بأن الكثير من شاغلي هذه الأبنية عبارة عن ورش ومشاغل حرفية أو مخازن بضاعة ـ وكلها ضرورية لاستكمال مئات الأعمال التجارية التقليدية لهذا القلب التجاري الحقيقي للقاهرة؟ وهل ستتضرر أسس أبنية تراثية أثناء عمل النفق؟

٥ ـ الخلاصة أن حفر النفق ليس عملاً تيسره التكنولوجيا فقط، وليس قرار مساره عملاً هندسيا فقط، بل يجب أن تكون هناك لجنة من المهندسين والأثريين والاقتصاديين والجغرافيين ومخططي المدن والجيولوجيين ومخططي المرور ومنظميه والاجتماعيين والسلوكيين وأصحاب المصالح التجارية لكي يأتي المشروع متكاملا قدر الإمكان قليل العيوب قليل الاعتراضات. ثم يأتي بعد ذلك القرار التنفيذي. وهكذا يصبح المشروع حضاريا بكل معنى هذه الكلمة السائدة الآن دون معنى حقيقي.

هذا من ناحية الأمان وسيولة المرور. لكن هناك نقطة أخرى مهمة يجب أن يحسب لها حساب هي: ما هي كمية السيارات التي تعبر الآن شارع الأزهر في اتجاه الأوبرا بالنسبة لعدد السيارات المتجه إلى

شارع الأزهر والطرق المتفرعة عنه ؟ بالمشاهدة والتجربة نلاحظ أن النسبة الكبرى هي التي تقصد شارع الأزهر بينما القلة هي التي تخترق الكوبري إلى الأوبرا، فالشارع شديد الازدحام من الدراسة إلى مطلع الكوبري، ويستمر الازدحام المروري إلى جوار الكوبري والقليل هو الذي يصعد الكوبري. ومثل هذا من الناحية الأخري، فعلى الكوبري من الأوبرا إلى الغوري أقل من نصف الحركة المرورية التي تخترق العتبة إلى شارع الأزهر.

ذلك أن الناس في حاجة إلى شارع الأزهر بتجارته الواسعة ومخازنه وورشه الحرفية بطول الشارع الذي يكون عصب الحركة إلى اتجاهات كثيرة في شارع المعز والصاغة وخان الخليلي والجمالية شمالا، والغورية والعطارين والسكرية جنوبا وعشرات الدروب التي تتفرع عنها. كذلك يحتاج الناس إلى شارع الأزهر للدخول إلى تقاطع شارع بورسعيد الذي يقود إلى أسواق الجملة عند بين الصورين وجامع البنات والسكة الجديدة والموسكي. والقليل يصعد تفريعة الكوبري إلى باب الخلق. وأخيرا هناك المصب النهائي لشارع الأزهر في العتبة التي تقود إلى مجموعة أسواق أخرى مثل سوق الكهرباء خلف المطافئ، ومنطقة البواكي المؤدية إلى ميدان صيدناوي وشارع كلوت بك وميدان الخازندار، وكلها أسواق متخصصة.

فإذا أغلقنا شارع الأزهر أمام حركة السيارات وفتحنا نفقا إلى الأوبرا فإن ذلك الإجراء لا يحل سوى مشكلة العابرين من صلاح سالم إلى الأوبرا وبالعكس فقط، بينما يسلب العمود الفقري للحركة التجارية التي تقدر قيمتها بالملايين أو المليارات!

فكيف إذن نحل مشكلة شارع الأزهر؟

أولا: لا توجد حلول جاهزة للتنفيذ الفوري. فنحن هنا بصدد تراكمات قلب القاهرة العملاقة لأكثر من ألف عام ومن الصعب تصور حل هذه التراكمات على مدى عام أو عامين، فالأمر في مثل هذه المواضع ذات القيمة التاريخية والاقتصادية يحتاج إلى مخطط رئيسي نلتزم شعبا وحكومة بتنفيذه مرحليا، وأن يكون من المرونة بحيث يمكن تعديله بناء على أرض الواقع فيما عدا خطوط يجب الالتزام بها على أي الحالات ومنها على الأخص خطوط التنظيم وارتفاعات المباني.

ثانيا: يمكن أن يكون المخطط الرئيسي محتويا على العناصر الآتية:

١ - يشبع النفق طلب العابرين من صلاح سالم إلى الأوبرا وبالعكس، مع الاهتمام ببعض المحاذير التي سبق ذكرها وإضافة الوسائل التي تؤمن سلامة المرور كوحدة كهربائية إضافية تعمل عند اللزوم أوتوماتيكيا، وكذلك تشغيل محطات التهوية التي بدونها غالبا ما يحدث اختناق للناس. والاهتمام المشدد بالكثير من أعمال الصيانة بطول النفق.

٢ ـ تحسين الشارع الذي يمتد شمال سور القاهرة القديم ومده إلى صلاح سالم وإلى شارع الجيش وبورسعيد، وبذلك نكون قد شكلنا محورا عرضيا يعوض نسبيا محور شارع الأزهر ويصل إلى شارع كامل صدقي ومنطقة الفجالة وباب الحديد. ومن هذا المحور تمتد طرق جنوب السور تصل محلات شارعي الجمالية والمعز الشمالية بالحركة المطلوبة لنقل السلع والناس. وارتباط هذا المحور بشارعي الجيش وبورسعيد سيضمن سيولة حركة إلى العتبة كمركز عصبي للحركة في وسط القاهرة، وإلى العباسية شمالا.

٣ ـ يخرج من المحور الجنوبي طرقا متجهة شمالا إلى قرب الغورية وقرب جامع الأزهر وذلك لخدمة الحركة التجارية في الجزء الجنوبي من القاهرة الفاطمية. كما يخرج منه طرقا تتجه جنوبا إلى درب التبانة وسوق السلاح وإلى الخيامية والسروجية.. إلخ في القاهرة المملوكية. ووصول هذا المحور إلى باب الخلق يفتح مجالات الحركة شمالا في شوارع بورسعيد ومحمد علي إلى أسواق منطقة العتبة، كما أنه يخدم الحركة جنوبا إلى القلعة وإلى أحياء الحلمية وطولون والسيدة زينب التي تحتاج إلى تنمية للبنية الأساسية بعد إهمالها وانصراف الاهتمام إلى المناطق الجديدة حول القاهرة.

٤ ـ إعداد شارع الأزهر تدريجيا لكي يصبح جزؤه الأوسط منطقة مشاة كما أسلفنا القول، وذلك بالإزالة التدريجية للعمارات التي تغطي وراءها تراثا معماريا وكذلك بعض البيوت المتهالكة لكي يحل محلها جراجات متعددة الطوابق. وزيادة في التأكيد تكرار القول بتحويل ميدان الأزهر بين الغورية والجامع الأزهر وجامع الحسين إلى ساحة كبيرة ترصعها نافورات صغيرة ومظلات ومقاعد وكنبات لراغبي تمتع العين بهذه المنطقة التاريخية الفريدة في المدن الإسلامية.

٥ ـ النيل طريق طبيعي رائع

يشكل مسار النيل طريقا طبيعيا طويلا من شبرا الخيمة إلى حلوان، فهل يمكن استخدامه كطريق اتصال مكثف بين أجزاء القاهرة الكبرى. كانت هناك تجربة «الأوتوبيس النهرى» في الماضي القريب لكنها لم تكلل بالنجاح لأسباب كثيرة كقلة العائمات وبطئها وإدارتها الحكومية وتخطيط مسار حركتها المحدود.

الآن وبعد الحركة الكثيفة في القاهرة الكبرى يمكن إعادة التفكير في نقل الأفراد بواسطة مجموعة من الخطوط الملاحية العرضية بين بر القاهرة والجيزة، ومجموعة مهمة من الخطوط الطولية من الشمال إلى الجنوب تربط شبرا الخيمة وإمبابة بنقاط محددة في وسط بر الجيزة والقاهرة وتمتد جنوبا إلى المعادي وحلوان والتبين. صحيح أن النقل النهري بطيء ولكن الانتقال بالطرق البرية من شبرا الخيمة إلى حلوان هو أيضا بطيء لكثافة الحركة بطول الكورنيش بدرجة كبيرة. ولعل النقل النهري الموازي للكورنيش سوف يكون عاملا مساعدا في تخفيف حركة الانتقال على الطرق البرية. وربما يمتد النقل النهري إلى

مواقف الباصات عند القناطر الخيرية وعند المنيب وساقية مكي التي تأتي بالحركة اليومية للعاملين من وسط الدلتا ومراكز الجيزة الريفية إلى القاهرة وبالتالي تتناقص حركة الباصات إلى قلب القاهرة والجيزة.

وبطبيعة الحال يقتضي هذا إجراءات إدارية حاسمة على رأسها التذكرة الموحدة بين أشكال النقل البرية والنهرية في اتجاه وأحد - أي على سبيل المثال تذكرة واحدة من منوف بالباص إلى القناطر ، ومن ثم بالنهر إلى شبرا أو بولاق أو قصر النيل أو حلوان. محاسبيا هذا أمر سهل حتى لو كانت شركات الباص غير شركات النقل النهري وذلك عن طريق عدها أوتوماتيكيا عند بوابات الباص والقارب .

على أي الحالات يجب التفكير جديا في استخدام هذا الطريق الطبيعي بوسيلة أو أخرى مع التفكير في تجنب تلويث مياه النيل فوق ما هو عليه، وذلك باستخدام طاقة نظيفة في محركات السفن النهرية كالكهرباء والخلايا الضوئية. وترغيبا يمكن أن تجهز المراكب بمثل تجهيز باصات النقل العام المكيفة حتى لا تقبل أكثر من حمولتها وتتجنب حوادث سقوط الأفراد والأطفال في مياه النهر.

الفصل السابع

هل يمكن حل إشكاليات القاهرة

(١) عمدة المدينة

القاهرة عاصمة أقدم حضارات العالم ومن مدن العالم الكبرى، وأكبر مدينة في إفريقيا والشرق الأوسط والعالم العربي، تشكو الكثير من المشكلات المتشابكة بين جهات حكومية متعددة، هذا التشابك هو أحد أسباب تراكم المشكلات التي تبحث عن حل، هل الحل في يد المحافظة أم وزارة كذا أو كذا إلخ ؟ هذا التشابك بين السلطات يحتاج فعلا إلى خطوة جريئة لفض الاشتباك ووضع الأمور في نصابها.

أول المسائل والتساؤلات لتصحيح الأمور هو السؤال الوحيد والأساسي: لماذا لا تصبح مسائل المدينة كلها في يد عمدة المدينة أو ما نسميه محافظ المدينة؟ ولماذا تقتص منه صلاحيات تختص بها وزارات الدولة المختلفة كالتعمير والكهرباء والماء، لماذا لا تفوض بلديات الأحياء في القيام بأعمال البنية الأساسية وصيانتها ضمن إطار مخطط وتمويل المحافظة ؟ لماذا يقع العبء على المحافظ وحده في اتخاذ القرارات صغيرها أكثر من كبيرها مثل تسييل المرور بإغلاق تقاطعات الطرق الرئيسية بدلا من جعل الناس يحترمون إشارات شرطي المرور بقوة القانون لكي تصبح عادة يألفها الناس ويتفاعلوا معها بأسلوب درجنا على تسميته « حضاريا » . لا شك أن هناك لجانا ومجالس مشتركة بين المحافظة والوزارات المعنية، لكن الأغلب أن الغلبة هي لصالح فكر وزارة أكثر منه لفكر المحافظة التي يفترض أن تلتقي عندها كل مخططات الوزارات المعنية بالبنية الأساسية كعمل طريق علوي أو نفق سفلي، أو مد كابلات التليفون أو أنابيب الغاز أو توسعة شارع أو تعويض المضارين سواء كانوا في أحياء راسخة أو عشوائية.

في البلاد الأخرى نجد لعمدة المدينة صلاحيات واسعة، فمتى نفض الاشتباك بين المحافظات والوزارات، ومتى نقلل من مركزية اتخاذ القرار داخل المحافظة الواحدة ؟ ومتى يحاسب مسئول عن اتخاذ قرار جانبه الصواب ؟ ومتى ينتخب عمدة المدينة ليكون مسئولا أمام الناخبين إلى جانب مسئوليته تجاه الدولة ؟ ذلك لأن أي خطأ في مخطط عمراني يظل على الدوام مصدرا للمعاناة. وفي هذا قيل إن مخطط شارع الأزهر الأصلي في عهد أحد ملوك مصر كان يسير في خط مستقيم من العتبة إلى الجامع الأزهر بحيث يرى

الواقف في العتبة هذا الجامع العتيد. لكن مصالح معينة جعلته يلتوي ويتقوس ومازال كذلك حتى الآن ! عوقب المسئول آنذاك، لكن العقاب لم يغير الخطأ على مدى قرن أو أكثر، فما زال الشارع يسير ملتويا مقوسا !! فالخطأ المعماري فادح والخطأ التخطيطي أشد وأعتى.

(٢) نقل العاصمة السياسية[1]

إن نقل واحد من وظائف مدينة متضخمة قد يعطينا حلا جريئا للتغلب على طاغوت المدينة . وهذا النقل سوف يقضي على بعض عوامل التوسع في المدينة ويعطي للمخططين الفرصة السانحة للتخطيط والتشريع الملائم للمدينة . فما هي الوظائف الأساسية للمدن الكبيرة كالقاهرة ؟

١ - الوظيفة السياسية : الحكم بما في ذلك الرئاسة والوزارات والتشريع النيابي .

٢ - الوظيفة الإدارية : الحكم المحلي لشئون المدينة ويشتمل على كثير من النشاطات مثل إمداد المدينة بالمياه وشبكة الصرف والكهرباء وكل أشكال البنية التحتية ، والأمن وكافة الخدمات التعليمية والصحية والتموينية . وفي حالة العواصم يقع هذا الحكم في ظل الحكم المركزي ويصبح باهتا لوجود السلطة الأعلى إلى جواره وفوقه مباشرة .

٣ - الوظيفة الاقتصادية : نقصد بها الإنتاج السلعي والاستهلاك وأشكال الوظائف العامة المساندة للوظيفة السياسية والإنتاجية والاستهلاكية معا . وفي المدن يدور الإنتاج أساسا حول الصناعة وتصنيع السلع بما في ذلك إمداد وتموين المدينة .

٤ - الوظيفة المالية : الأعمال البنكية والائتمانية ومؤسسات الاستثمار .

٥ - وظائف الخدمات : وهي كثيرة من الخدمات الصحية والتعليمية والنقل إلى الخدمات الإعلامية والبحثية والترفيهية .

ولا شك أن هناك الكثير من التداخل بين هذه الوظائف ، إنما التفصيل والتقسيم للإيضاح وإذا أردنا اختيار إحدى الوظائف الأساسية للقاهرة لكي نبعد تأثيرها فعلينا أولاً أن نعرف - من الناحية العددية - توزيع العمالة على الأنشطة والوظائف المختلفة .

وقد كان سكان القاهرة سنة ١٩٦٠ هو ٣,٣٤٨,٧٧٩ شخصا ، وكانت نسبة العاملين فوق ١٥ سنة إلى مجموع سكان المدينة هي ٢٥ بالمائة . وبعبارة أخرى نقول إن مقياس الإعالة كان بنسبة واحد إلى

---

(١) الكثير مما يأتي تحت هذا العنوان سبق للمؤلف نشره في صيف ١٩٧١ بجريدة الأهرام ، وفي العدد٧ السنة الثامنة - يولية ١٩٧٢ من مجلة الطليعة التي كانت دار الأهرام تنشرها ، وفي ندوات عدة منها ندوة في جمعية المهندسين المصرية عام ١٩٩٨ .

أربعة أشخاص من سكان القاهرة. وبناء على ذلك نستطيع أن نحسب متوسط عدد أفراد الأسر للعاملين نظريا في مختلف القطاعات. فيصبح عدد الأشخاص المعتمدين على وظائف الخدمات هو ١,٢١١,٦٧٢ من سكان القاهرة، والمعتمدين على الوظيفة الاقتصادية ٩٨٨,٥٤٨ من السكان، والمعتمدين على الوظيفة التجارية والمالية ٥٧٨,٩٧٦ والمعتمدين على وظائف الحكومة ٥٤٦,٤١٢ شخصا من سكان القاهرة.

وفي ١٩٩٦ وصل عدد سكان القاهرة إلى ٦,٧٨٩,٤٧٩ فردا، وكان عدد العاملين مليونا و٨٢٢ ألفا، ومتوسط عدد أفراد الأسرة ٤ أفراد. وكانت نسبة العاملين ٢٧٪ من سكان القاهرة، منهم ٣٪ عاطلون. وبعبارة أخرى: إن التركيب الوظيفي من حيث نسبة العمالة ظلت كما هي في الفترة ٦٠-١٩٩٦ دون تغيير كبير سوى في جملة أعداد السكان. وفي سنة ١٩٦٠ كان عدد الموظفين الحكوميين نحو ١٥٠ ألفا، زادوا إلى ٤٥٠ ألفا في ١٩٨٦ ثم تضخموا في ١٩٩٦ إلى نحو ٥٩٥ ألفا، فضلا عن نحو ٢٤٥ ألفا يعملون في قطاع الأعمال شبه الحكومي، مقابل نحو ٩٥٠ ألفا في القطاع الخاص والاستثماري. وبعبارة أخرى: إن نحو ٤٥٪ من العاملين هم حكوميون وشبه حكوميين[1]، وهي نسبة كبيرة حقا تمثل عبئًا على المدينة. وقد أخذت الحكومات المتتابعة على عاتقها «إصلاحيا وظيفيا واقتصاديا» منذ أواسط الثمانينات شملت بالأساس برنامجا لخصخصة بعض من قطاع الأعمال.

إذا عدنا إلى موضوعنا عن وظائف المدينة سنجد عدد السكان المعتمدين على قطاعات الوظائف الأساسية سنة ١٩٩٦ على النحو الآتي (أرقام مدورة) باعتبار متوسط عدد أفراد الأسرة في القاهرة أربعة أشخاص حسب نتائج التعداد:

القطاع الحكومي : ٥٩٥ ألف عامل × ٤ أفراد للأسرة = مليونين و٣٨٠ ألفا من السكان.

قطاع الأعمال العام : ٢٤٤ ألف عامل × ٤ أفراد للأسرة = ٩٧٦ ألفا من السكان

القطاع الخاص : ٩٤٨ ألف عامل × ٤ أفراد للأسرة = ثلاثة ملايين وثلاثة أرباع المليون.

ومن البديهي أنه لا يمكن لمدينة ما أن تعيش دون أي من قطاعات الوظائف السابقة، بدرجات متفاوتة، باستثناء الوظيفة السياسية المتمثلة في مجموع موظفي الوزارات. ذلك أن المدينة، أيا كان حجمها، عبارة عن مكان محدد من الأرض تتبادل مع إقليمها المحيط بها عددا لازما من الأنشطة الوظيفية غير الحكومية.

---

(١) دلالة هذه الأرقام خطيرة. ففي جيل كامل (١٩٦٠-١٩٩٦) تضاعف عدد موظفي الحكومة بنسبة نحو ٣٥٠٪ بينما كانت الزيادة ٢٤٠٪ في قطاعات التجارة والمال والصناعة. والمعنى أن الوظائف الحكومية تنمو بمعدلات أعلى بكثير من الأنشطة الأخرى وهي علامة غير صحية.

لهذه الأسباب التي هي من صنع الإنسان يتضح أن من بين الحلول المقترحة لمشكلات القاهرة نقل الوظيفة السياسية من القاهرة كوسيلة لاستبعاد أحد عناصر جذب العمران وهجرة العاطلين إلى المدينة المترهلة فعلا. وبطبيعة الحال فليس متوقعا نقل هؤلاء جميعا بأسرهم إلى العاصمة الجديدة، وإلا كنا كما يقول المثل: كأنك يا أبو زيد ما غزيت. الموضوع يحتاج إلى تفكيك مركزية الوزارات وتوزيع كثير من موظفي القطاع الحكومي على المحافظات التي يجب أن تتمتع بقدر أوفر بكثير من السلطات الممنوحة لها الآن. هناك يكون الموظف الحكومي على رأس عمل فعلي بدلا من الأعمال الورقية والكتابية التي تمارسها مركزية الوزارات بالقاهرة.

توصيف الوزارة المركزية

في البداية يجب توصيف الوظائف التي تحتاجها الوزارات المركزية، ومن ثم تحديد أعداد الوظائف دون إضافات سنوية بلا هوية. ولكي يكون ذلك ممكنا يجب أن تختص وظيفة الوزارة المركزية برسم الخطط العامة على ضوء احتياج البلاد، تاركة التنفيذ المرن للحكم المحلي الذي يتبادل بدوره الرأي مباشرة مع الناس ذوي الاهتمامات المختلفة في قواعد العمل والإنتاج. ولهذا فالمتوقع أن يكون عدد العاملين في الأجهزة المركزية قرابة ٥٠ إلى ٧٥ ألف عامل حكومي مركزي. ومن ثم قد يبلغ عدد العاملين بأسرهم نحو ربع مليون شخص. ومع إضافة عمالة الخدمات في مدينة الحكم المركزي المقترحة قد يصبح عدد سكان العاصمة ٤٠٠ ـ ٥٠٠ ألف شخص. وعلى هذا لا يجب أن يتعدى سكان العاصمة نصف المليون حتى لا تتكون للمدينة قوى نمو ذاتية تفرض نفسها على أجهزة المدينة كما أسلفنا في الفصل السادس.

في سنة ١٩٧١ رجحت أن تنقل الوظيفة السياسية من القاهرة إلى عاصمة جديدة في مكان قريب من موقع مدينة السادات الآن. وكان ذلك اعتمادا على أن عدد الموظفين بالحكومة وأسرهم لا يتجاوز نصف مليون فرد. الشيء المهم هو أننا لم نطلب نقل كل الموظفين، وذلك اعتبارا من منطلق ضرورة التغيير الإداري إلى حكومة مركزية في العاصمة الجديدة وحكومات محلية في المحافظات. وبالتالي فإن نقل نصف مليون شخص لم يكن واردا، وإنما مجموعة من الإدارات في الوزارات المركزية المختلفة تشرع وتخطط السياسات العامة للدولة وتترك التنفيذ المرن للأقاليم. واليوم، وبرغم تضخم عدد الموظفين الحكوميين وأسرهم، إلا أننا ما زلنا نرى أن الوظيفة السياسية تحتاج إلى منبر يطالب بالإصلاح الحكومي إدارة ومكانا. و لا يجب أن يغني ذلك عن مطلب آخر ضروري وجوهري وهو تحجيم المشروعات الاستثمارية والمدن الجديدة حول القاهرة وتحويل ذلك إلى أقاليم الدولة بعيدا عن القاهرة المتخمة والمثخنة بالجراح.

ارتباطا بما سبق تفصيله في وظائف القاهرة وبما سيأتي ذكره من دوافع وأسباب، فإن الاقتراح الذي نطرحه للبحث الجدي هو نقل الوظيفة السياسية من القاهرة إلى مدينة أخرى تنشأ أساسا لتكون مدينة الحكم في مصر، وإلا أصبحت مشكلات القاهرة أكثر تسلطا وأكثر صعوبة في إمكانية إيجاد حل لها. والآن لنرى ماذا يكلفنا نقل العاصمة من مدينة القاهرة:

١ ـ الصعوبة الناجمة عن الارتباط العاطفي بين القاهرة كمدينة وكعاصمة لمصر لأكثر من ١٣٠٠ سنة منذ إنشاء الفسطاط. هذا الارتباط العاطفي يتزايد في فترات تاريخية معينة حينما تصيب بلاد الشرق الأوسط العربي ضائقة، فتصبح القاهرة عاصمة للعالم العربي الواسع، كما حدث خلال الحملات الصليبية والتتارية وما يحدث الآن من مخاطر الإمبريالية الصهيونية المعاصرة على مستوى الشرق الأوسط والعالم معا. كذلك يتزايد الارتباط العاطفي بالقاهرة كعاصمة لإقليم أوسع في مصر في فترات ازدهار حضاري ومادي، كما حدث في عهد الخلافة الفاطمية. وفي العهد المملوكي وفي العصر الحديث ابتداء من القرن التاسع عشر إلى اليوم. وبعبارة أخرى فإن الارتباط العاطفي بين القاهرة والعاصمة يتعدى في فترات عواطف المصريين إلى عواطف سكان الشرق الأوسط عامة. ولا شك أن المشكلة العاطفية تعطي بعدا عميقا للمسألة وتجعل للزمن وحده القدرة على التغلب على هذه المشكلة. وربما كان أحد الحلول السريعة للمشكلة العاطفية أن تسمى مدينة الحكم الجديدة: القاهرة الجديدة أو الثانية، وإن كان الأرجح تسميتها «المدينة البيضاء» تيمنا.

٢ـ لقد تجولت عاصمة مصر كثيرا في تاريخها الطويل فلم تكن العاصمة هي دائما القاهرة. فقد كانت العاصمة الأولى لمصر الموحدة (حسب معلوماتنا الراهنة عن الوحدة المصرية) هي مدينة منف (ميت رهينة وسقارة الحالية)، ثم انتقلت العاصمة إلى اللاهون (مدخل الفيوم) في عصر الدولة الوسطى، ثم انتقلت إلى طيبة (الأقصر) معظم فترات الدولة الحديثة مع فترات انتقال إلى تانيس (صان الحجر بالشرقية) وبوبستس (الزقازيق) في العصور الفرعونية المتأخرة. ثم أصبحت مدينة الإسكندرية عاصمة مصر طوال العصرين البطلمي والروماني، وأخيرا عادت إلى موقع القاهرة منذ دخول الإسلام: الفسطاط وقاهرة المعز الفاطمية والقاهرة الأيوبية والمملوكية والعثمانية وأسرة محمد على وعصر الجمهورية إلى وقتنا هذا.

وبعبارة أخرى تجولت العاصمة المصرية خلال خمسة آلاف سنة بادئة من منطقة القاهرة ومنتهية بها وكان التجوال مرتبطا بأشياء كثيرة منها الضعف والقوة المصرية وكثافة العلاقات وتطورها مع الشرق الأوسط تارة والبحر المتوسط تارة أخرى، بحيث كان المكان الذي تنتقل إليه العاصمة

مستجيبا لأحداث سياسية عالمية (بمنطلق العالمية آنذاك) أو مستجيبا لقوى التفاعل الداخلي سواء كان ذلك مرتبطا بالأسر الحاكمة أو المنطلقات الدينية والتفاعلات الاقتصادية والتجارة العالمية. وحين تنتقل العاصمة السياسية الآن سوف يكون ذلك لمبررات لم تكن موجودة من قبل هي التكدس السكاني ومركزية الاقتصاد والعمالة وتركز القرارات التنفيذية من جانب هيئات عامة وخاصة في الإقليم الجغرافي للقاهرة الكبرى بصورة مبالغ فيها مما يؤدي إلى تيار هجرة مستمرة لا يمكن كسر حلقاته.

٣ـ ستظل القاهرة ـ برغم نقل المؤسسات المركزية السياسية ـ مركزا حضاريا وماليا وثقافيا مصريا وعربيا مثلها في ذلك مثل نيويورك وفرانكفورت وزيورخ وشنغهاي وبمباي وكراتشي وجوهانسبرج إلخ . . . وستكون هناك فرصة لمخططي القاهرة وهي إعادة تجديد الأحياء القديمة وتنظيم الطفيليات العشوائية بتناقص الجذب السكاني وانخفاض نمو عدد السكان لانتقال بعض العاملين في قطاعات الخدمات الرئيسية الإنتاجية والتجارية والتعليمية والصحية والإدارية إلى مدن مصر الأخرى نتيجة لفاعلية إيجاد حكم محلي حقيقي. وعلى هذا فإن أي مدينة يمكن أن تعيش وتنمو وتزدهر بدون أن يكون لها وظيفة العاصمة السياسية.

٤ـ الصعوبة المادية الناجمة عن بناء عاصمة جديدة لمصر، من حيث الاستثمارات اللازمة لعمليات البناء وشبكة الطرق والخدمات. وبالرغم من أن استثمارات البناء والخدمات ذات أرباح متوقعة وسريعة نسبيا إلا أن المشكلة الأساسية تكمن في إيجاد الأموال اللازمة للاستثمارات. وهنا تساؤل تطرحه بعض العواصم الجديدة مثل برازليا وإسلام أباد، والنمو السريع لمدينة بيروت بعد حرب أهلية ضروس. وقد نمت هذه المدن بدون شك نتيجة دعوة الاستثمارات إليها من الداخل والخارج. فهل يمكن ذلك بالنسبة للعاصمة الجديدة في مصر ؟ الرأي النهائي بطبيعة الحال لرجال المال واتجاهات الاستثمارات العالمية. لكن يجب أن ننوه بعدة أشياء منها: الأول أن بناء المدينة سيكون بالضرورة أمر تنفيذي تدريجي داخل إطار مخطط مرسوم بعناية ومطروح لآراء خبراء كثيرين. والثاني الأخذ في الاعتبار بإمكانات مصر الذاتية. والثالث دعوة رأسمال استثماري مصري وعربي من الخارج، والرابع احتمالات القروض الداخلية والمساعدات الخارجية.

٥ـ قد يكون من الصعب نقل الموظفين من القاهرة إلى العاصمة الجديدة نظرا لارتباطاتهم وأسرهم بالقاهرة. لكن ذلك لا يجب أن يكون عائقا أمام الانتقال الملزم. وفي مقابل ذلك يجب أن تكون هناك تسهيلات حقيقية في الخدمات والسكن والتعليم والترفيه. وفي هذا المجال يمكن أن تضم المدينة الجديدة معاهد عليا من أنواع معينة تحتاجها العاصمة كالإدارة والمعلمين والعلوم السياسية والاقتصادية والقانونية وتكنولوجيا الاتصالات.

إيجابيات نقل العاصمة السياسية

وفي مقابل هذه المصاعب الرئيسية فإن هناك فوائد عديدة وضرورات ملحة تبرر نقل العاصمة السياسية من القاهرة، بعضها ما يلي:

١ ـ إن اختيار الوظيفة السياسية لنقلها من القاهرة الحالية هو أقل الوظائف التي تنقل تكلفة. فمثلا لا تقاس تكلفة بناء عاصمة جديدة إلى تكلفة حل المصانع وإعادة تركيبها في مدينة جديدة. وكما سبق القول فإن أي مدينة يمكن أن تعيش بدون أن تتواجد فيها الحكومة، ولكنها لا تعيش دون مقوماتها الاقتصادية الرئيسية.

٢ ـ إن نقل الحكم من القاهرة الحالية سوف يؤدي إلى تفريغ عدد معين من السكان. في حدود نصف مليون شخص من الموظفين وأسرهم وأسر العاملين في قطاعات الخدمات والتجارة الداخلية وغير ذلك من العاملين الذين يشكلون مقومات المدينة الجديدة. وبذلك تحدث تهدئة لمشكلات عديدة مزمنة في القاهرة الحالية من أهمها الإسكان والمواصلات وأزمة مباني الوزارات والهيئات الحكومية الأخرى والهيئات التشريعية وتخفيف اختناق الطرق بالسيارات.

٣ـ وفضلا عن ذلك سيعاد توزيع بقية العاملين الحكوميين على المحافظات بما فيها محافظة القاهرة، ومعني ذلك حدوث حركة تدريجية ينتقل بمقتضاها نحو ٣٠٠ إلى ٣٥٠ ألف عامل حكومي إلى محافظات مصر، ويبقى في القاهرة نحو مائة ألف عامل حكومي في مختلف قطاعات العمل الرسمي. وبطبيعة الحال سوف توجد مقاومة من جانب بعض المسئولين، وكثير من الموظفين [١] لكن مقابلها سوف تنتعش الأقاليم بهذا العدد القادم الذي يمكن أن يثبت دعائم الحكومات المحلية ويجعلها قادرة على إدارة الأمور بشكل مكثف. ستكون هناك فرص كثيرة للعمل في التشييد والبناء والخدمات في عواصم المحافظات فتستقيم أمور تقلل من البطالة والهجرة.

٤ـ وفي ذات الوقت يجب أن تشرع قوانين خاصة بالقاهرة للحد من إقامة منشآت العمالة الكثيفة في القاهرة وضواحيها (المصانع بالذات) وبذلك تترك الفرصة للقاهرة لكي تحدث بعض التعادل في توزيع كثافة السكان لمدة لا بأس بها قبل أن يغطي النمو الطبيعي الفراغ الناجم عن انتقال العاصمة إلى المدينة الجديدة وانتقال كثير من الموظفين إلى عواصم وحواضر مصر الأخرى. وفي خلال

---

(١) لوحظ في الثمانينيات في الولايات المتحدة هجرة معاكسة من المدن الكبيرة في الشمال إلى مدن أصغر في الوسط والغرب حتى لو كانت الرواتب و الأجور أقل، وذلك هربا من كثافة المدينة الكبيرة وازدحامها وارتفاع تكلفة المعيشة وإيجارات المساكن وتكلفة الانتقال داخلها وكثرة الجريمة بشتى أشكالها من الجريمة المعروفة إلى الجريمة الجنسية ، فضلا عن أن البيئة في المدن الصغيرة أفضل في جوانب كثيرة على رأسها الجوانب الصحية. ومن ثم يطلق على نطاق هذه المدن مدن الشمس إشارة إلى التمتع بأجواء صحية . ولا شك في أن الموظف القاهري سيجد الحياة أرخص وأكثر صحية وأمنا حين ينتقل من القاهرة إلى مدن مصرية أخرى .

فترة الهدنة هذه يمكن لحكومة القاهرة المحلية أن تنشط بسرعة وفي إطار خطة متكاملة لعلاج العيوب الخطيرة في القاهرة وتجنب حدوثها في المستقبل (التركيز التجاري والصناعي يجب أن يجد له حلولا في تلك الفترة، كذلك وسائل النقل العامة واتساع الطرق والتركيز الثقافي لمعاهد التعليم ومراكز الفنون والترفيه).

٥ ـ انتهاز فرصة نقل العاصمة لعلاج أخطر مشاكلنا السياسية والإدارية: المركزية المطلقة التي تسيطر على مصر. يجب أن تشتمل العاصمة الجديدة على الحكم المركزي أو الاتحادي في صورة وزارات مهمتها الأساسية وضع الخطط والسياسات العامة المختلفة في إطارات مرنة. أما التنفيذ الفعلي فتقوم بتطويعه الإدارة المحلية في كل إقليم أو محافظة وفق ظروفها وإمكاناتها وتشريعاتها دون الرجوع إلى الوزارات المركزية إلا في أضيق الحدود.

تلازم نقل العاصمة بتغيير التقسيم الإداري لمصر

وثمة موضوع يمكن أن نلمح إليه لإلحاحه الشديد، ولأنه مكمل لشمولية الإصلاح الحكومي. ذلك هو اقتراح بإنشاء نوع وسط من المركزية في صورة حكومات محلية على مستوى إقليمي فوق مستوى المحافظات الحالية مع بقاء هذه المحافظات أو إلغائها بعد التجريب. ومبرر ذلك ضرورة التعامل على مساحات أوسع من المحافظات الحالية لتنفيذ عدد من الخطط الخاصة بالإنتاج الزراعي والصناعي والرعاية الاجتماعية والصحية ومشكلات التعليم. ويمكن أن نقترح مناطق الحكم المحلي في التجمعات الإدارية الإقليمية التالية:

١ ـ إقليم الجنوب: و يشمل محافظة أسوان وجنوب الوادي الجديد إلى شرق العوينات، ومن ثم حتى حدود مصر ليبيا عند جبل العوينات، وتمتد شرقا إلى القسم الجنوبي للبحر الأحمر من حلايب إلى مرسى علم.

٢ ـ إقليم مصر العليا أو الصعيد: ويشمل محافظات قنا وسوهاج وأسيوط وشرقا إلى المنطقة الوسطى من البحر الأحمر بين الغردقة والقصير، وغربا إلى واحتي الخارجة والداخلة حتى الحدود الليبية.

٣ ـ إقليم مصر الوسطى: يشمل محافظات المنيا ـ الفيوم ـ بني سويف ـ جنوب الجيزة ـ واحتي البحرية والفرافرة ـ ويمتد شرقا حتى سلسلة جبال البحر الأحمر عند الحدود مع إقليم السويس (أو سيناء ـ القناة).

٤ ـ الإقليم المركزي أو إقليم القاهرة: ويشمل القاهرة ـ وسط وشمال الجيزة ـ جنوب القليوبية حتى القناطر وقليوب والخانكة.

٥- إقليم السويس نسبة إلى خليج السويس (أو سيناء - القناة) : بورسعيد - الإسماعيلية - السويس - سيناء الشمالية والجنوبية - شمال البحر الأحمر حتى مدخل خليج السويس .

٦- إقليم الشرق (أو الدلتا الشرقية) : الشرقية - القليوبية - الدقهلية - دمياط .

٧- إقليم الدلتا : ويشمل محافظات المنوفية - الغربية - كفر الشيخ .

٨- إقليم الغرب : البحيرة - الإسكندرية - الصحراء الغربية [(١)].

وفي حالة نقل العاصمة السياسية من القاهرة يمكن إنشاء إقليم إداري خاص باسم إقليم العاصمة ، غالبا ما سيكون في شرق الصحراء الغربية بين إقليمي الغرب ومصر الوسطى والإقليم المركزي حول القاهرة الكبرى .

وتعطي الخريطة ٧-١ صورة تقريبية للوحدات الإدارية المقترحة والمكونات الاقتصادية الرئيسية لهذه الأقاليم .

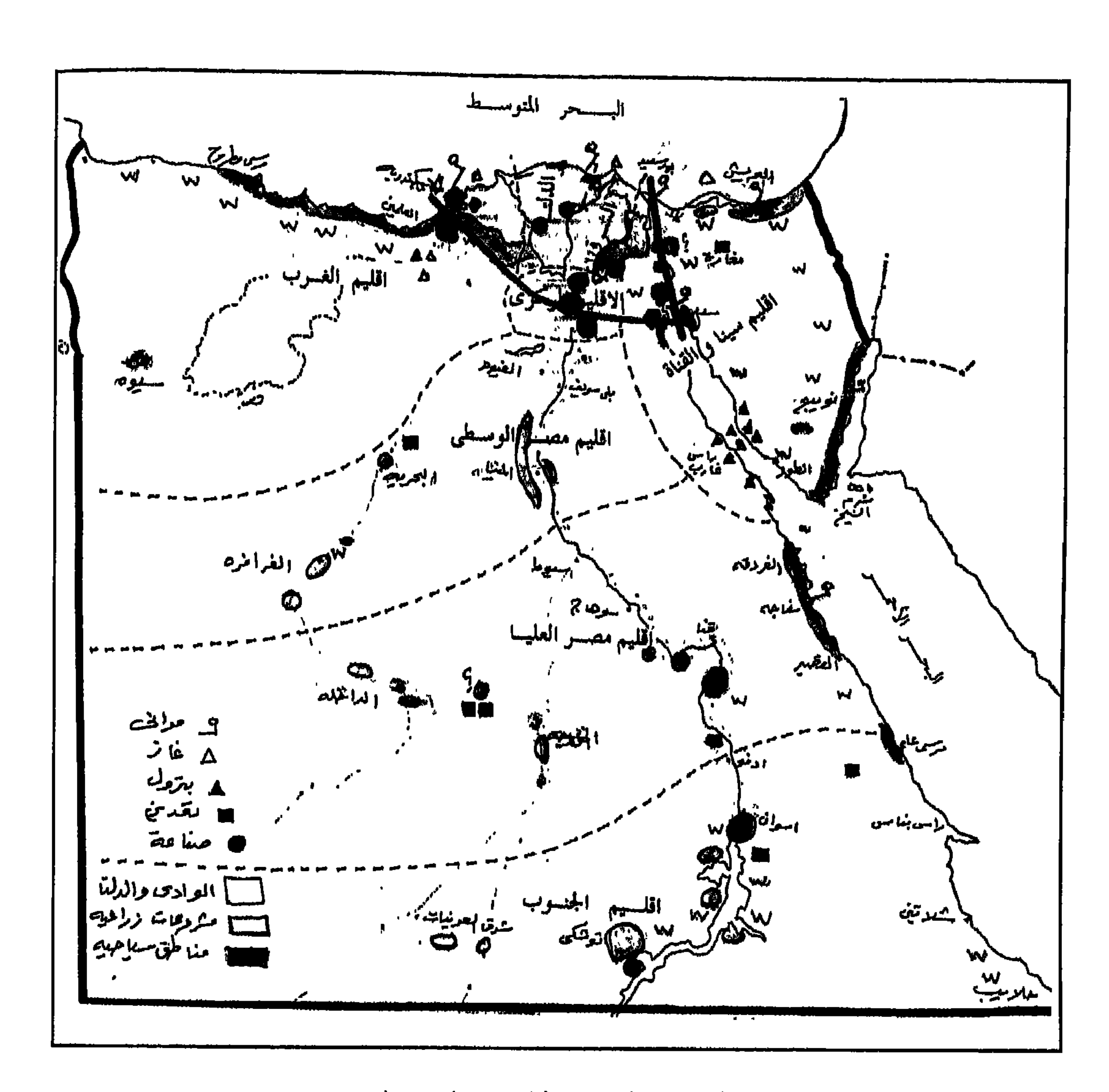
تغيير مفهوم الحكم المحلي

ليس المهم فقط تغيير مساحات وأسماء التقسيم الإداري المصري من محافظات صغيرة عديدة إلى أقاليم أرحب وأكثر قابلية للتنمية بحكم المساحة وأعداد السكان والموارد المتعددة الزراعية والتعدينية والصناعية والخدمية، بل يجب أن يصاحب ذلك تغير في مفهومنا وممارستنا للحكم المحلي. وأول أشكال التغير هو العزوف عن ممارسة السلطة المركزية حق تعيين المحافظين ووكلاء وزارات التعليم والصحة والاقتصاد والزراعة والشرطة إلخ، وجعل هذا حق من حقوق الناخبين في الإقليم. وبالتبعية ينشأ مجلس تنفيذي منتخب لا تصبح صلاحية قراراته نافذة المفعول إلا بعد موافقة مجلس نيابي إقليمي منتخب، له ما للمجالس النيابية من حقوق الموافقة أو الاعتراض على مشروعات المجلس التنفيذي للإقليم وبعبارة موجزة تتسلسل مجالس محلية منتخبة في مدن وقرى الإقليم.

لاشك أن مثل هذا الترتيب يحتاج إلى تشريع مركزي يؤمن وجوده ويساعد السلطة على حسن الأداء الوظيفي في أنحاء الجمهورية قاطبة . ولعل أكبر مكسب هو أن تعتبر السلطة المركزية مثل هذا الشكل من أشكال الحكم المحلي المدرسة الأولى التي تعد الناس إلى ممارسة حقيقية لديموقراطية الحكم المحلي والمركزي على حد سواء . وبطبيعة الحال قد نتخلص من العصبيات القديمة لتجمعات الأسر القوية في محلات مختلفة ، وذلك ليس فقط من خلال الانتخابات المتعددة المستويات ، بل أيضا بوجود أحزاب حقيقية معبرة عن مصالح معينة وبالتالي ذات برامج واضحة ينتمي إليها مؤيدوها بالفعل وليس بالتعاطف مع شخصيات فردية فقط .

---

(١) محمد رياض ١٩٧٢ و ١٩٨٥ و ١٩٩٨ .



خريطة ٧-١ التقسيم الإداري المقترح لمصر

أين نبني العاصمة الجديدة ؟

نظرا لضيق المجال الحيوي داخل مصر ، وكثرة امتداد الصحاري فإنه من الضروري أن تكون العاصمة الجديدة في مكان يسمح لها بالاستفادة من مياه النيل مع استخدام وسائل توصيل المياه الحديثة . لكنه في الوقت نفسه لا يجب أن تكون العاصمة بالقرب من مدينة ما من المدن المصرية الكبيرة حتى لا يلتحم عمرانهما وحتى لا نرفع العبء عن القاهرة ونضعه على مدينة أخرى . ومن ثم فإنني أقترح أحد موضعين للعاصمة الجديدة (١):

المكان الأول : في مكان ما بين وادي النطرون والقطاع الجنوبي لمديرية التحرير على الطريق الصحراوي السريع بين القاهرة والإسكندرية قرب الكيلو ٧٠ . في هذه المنطقة يلتقي طريق الخطاطبة الصحراوي بالطريق الصحراوي السريع في منطقة سهلية كبيرة على ارتفاع ٦٠ مترا فوق سطح البحر . هذا الموضع متوسط بين المدينتين الرئيسيتين القاهرة والإسكندرية ، كما أنه في مواجهة الدلتا ويبعد ٣٠ كيلو مترا عن فرع رشيد عند الخطاطبة وطهواي ، ويمكن بسهولة مد خطوط أنابيب المياه من فرع رشيد أو فرع مديرية التحرير . ويعزز هذا المكان وجود الطريق الصحراوي السريع مما يقلل من تكلفة إنشاء طريق خاص . كذلك يكون وادي النطرون ظهيرا لطيفا للمعسكرات والرحلات والترفيه . كما يمكن أن يؤدي وجود العاصمة إلى مزيد من الاهتمام بتنمية وادي النطرون اقتصاديا (زراعة ـ دواجن ـ ماشية ، أو أغنام ـ تعدين ـ الأملاح المختلفة وإقامة صناعات عليها) .

المكان الثاني : منطقة المنحدرات الشمالية لجبل القطراني شمالي بحيرة قارون ، وبالقرب من مسار الخط الحديدي والطريق الجديد من الواحة البحرية إلى الجيزة . تقع هذه المنطقة على ارتفاعات ٢٥٠ ـ ٣٠٠ متر فوق سطح البحر مما يلطف الجو كثيرا . فيها كثير من مجاري الوديان الجافة التي تصلح ـ مع التعديل ـ لشبكة صرف المدينة أو الطرق المتعامدة دون تقاطع . المنطقة على بعد نحو من ٧٠ كيلو مترا من الهرم ، ويمكن أن تتصل بطريق الفيوم الصحراوي بوصلة طولها حوالى ٣٠ كيلو مترا . المنحدرات الشمالية في المجموعة سهلية حجرية تقع إلى الجنوب منها صخور البازلت في جبل القطراني التي ترتفع إلى ٣٥٠ مترا فوق سطح البحر ، ويمكن أن تصبح هذه المنطقة الجبلية وانحداراتها الجنوبية السريعة إلى بركة قارون ـ مع التشجير ـ منطقة مشتى ومعسكرات وترفيه جميلة فريدة في مصر . المشكلة الأساسية جلب المياه بواسطة أنابيب تعتلي ارتفاعات عالية وهي في حد ذاتها ليست مشكلة من الناحية الفنية . مصدر المياه إما من النيل مباشرة في منطقة البدرشين أو العياط ، وإما من ترع بحر يوسف في الفيوم ، وإما استخدام مياه صرف الفيوم بعد معالجتها بالطرق المعروفة .

ثالثا ـ وفي الوقت الحاضر يرى البعض أنه إذا كان الهدف الإستراتيجي المصري الحالى هو الاهتمام بجنوب الوادي (الذي طال انتظاره ليتحول من الحوش الخلفي لمصر إلى الواجهة) فإن في الإمكان إنشاء

---

(١) تعود هذه المقترحات إلى ما كتبته عامي ١٩٧١ و١٩٧٢ – أي قبل إنشاء مدينة السادات الحالية في منطقة المكان الأول المقترح قرب النطرون .

العاصمة السياسية قرب أحد مدنه الرئيسية مثل غرب البحر اليوسفي على الحافة الصحراوية في محافظة المنيا، أو على الهضبة الشرقية في محافظتي المنيا أو أسيوط.

هذه باختصار مقترحات مبدئية والأمر يحتاج إلى مزيد من التمحيص من وجهات نظر عدة قبل التفكير الجدي في اختيار المكان الملائم للعاصمة الجديدة. ولكن هناك عدة أمور أرجو أن ألح عليه كثيرا على رأسها:

* أولا يجب أن تكون العاصمة الجديدة بعيدة بعدا كافيا عن القاهرة والإسكندرية لكي لا يتلاحم العمران. وبالرغم من أن المكانين المقترحين ليسا على درجة كافية من البعد اللازم، إلا أن وجود الصحراء لهذه المسافة[1] - مع عدم وجود مصادر للمياه - سوف يمنع تماما التحام المدن خلال نموها. وهذا هو الذي دعاني إلى اختيار منطقة صحراوية للعاصمة، فضلا عما تتمتع به من ظروف صحية جيدة.
* وثانيا مشكلة أخرى من ناحية الفكر المدني هي نظرية التوسط الجغرافي الكلاسيكية والحديثة. لا شك أن القاهرة ذات موقع متوسط شديد الامتياز في مصر وسيظل كذلك بالنسبة للقاهرة، جاعلا منها عاصمة فعلية في عالم الإنتاج الصناعي والخدمات والتجارة والبنوك والتعليم والفنون. أما العاصمة الجديدة - برغم عدم بعدها كثيرا عن الموقع المتوسط للقاهرة - فلا تحتاج إلى التوسط التقليدي من حيث المكان. وقد حلت الاتصالات الحديثة السلكية والتليفزيونية واللاسلكية والإنترنت في كثير من الأحيان محل التوسط المكاني لمركز الحكم. ونظرة واحدة إلى العالم تجعلنا نعتقد أن توسط العاصمة السياسية ليس أمرا محتوما: لندن - باريس - واشنطن - فيينا - برلين - بكين - دمشق - كنماذج من العواصم القديمة، وأوتوا - كنبرا - بون - إسلام أباد، من العواصم الجديدة.
* وثالثا وأخيرا ألا تكون العاصمة داخل أراض زراعية أو أراضي توسع زراعي مستقبلي لما نعرفه من ضيق الرقعة الزراعية ضيقا لا يحتاج إلى تنويه.

إن الموقف في المدن الكبيرة عامة، وفي القاهرة خاصة لأنها تعنينا، على جانب كبير من الخطورة. فلا يجب أن ننتهي إلى مشكلات أكبر من قدراتنا، كما يجب أن نستفيد من تجربة المدن الأخرى. ففي أمريكا - دولة المدن العملاقة - وفيها ما فيها من إمكانات عظيمة في مجالات المال والتخطيط والتقدم الفني، أصبحت المدن جحيما لا يطاق، ليس فقط من نواحي الإسكان والمواصلات والجريمة، لكن في كل نواحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية. والمثال الذي يمكن أن يخيف المدن الأخرى هي حالة المواصلات العامة والخاصة في غالبية المدن الأمريكية الكبرى. فمتوسط سرعة السيارة داخل المدن تتراوح بين ١٥ - ١٨ كيلو مترا في الساعة[2]، وهي سرعة لم تزد إطلاقا عن سرعة عربات الخيل التي كانت شائعة منذ

(١) في السبعينيات - حين كتبت هذا الاقتراح - كانت هذه المنطقة فعلا صحراوية وكان مشروع مديرية التحرير يسير متعثرا قرب فرع رشيد شمالي الخطاطبة. والآن تحولت المنطقة إلى مزارع فردية وتعاونية كثيرة بطول الطريق الصحراوي، فانتفت بذلك الصيغة الصحراوية لأبعاد أقل من بضعة كيلومترات حول محور الطريق.

(٢) مثل هذا البطء الشديد في الحركة يلاحظه ويمارسه كل من زار نيويورك من المصريين وبخاصة الانتقال داخل مانهاتن وبروكلين.

مـائة سنة ! ! كذلك أفلست عدة شركات كبرى من شركات النقل . وفي المجموع اضطرت بلديات بعض المدن أن تتولى إدارة شركات النقل الرئيسية أو تدعمها ماليا . وبرغم الاستعدادات الفنية الكثيرة في أنفاق نيويورك من حيث الأمان، فإن الحرائق تحدث باستمرار وتؤدي غالبا إلى وفيات وإصابات وأمراض نفسية . وأصبح إصلاح الطرق السريعة المؤدية إلى المدن الكبرى الأمريكية أمرا يكاد أن يصبح مستحيلا .

وهذه الحقيقة وحدها تنعكس عليها كل مفهومات ومضمونات الحضارة والعصر الصناعي : حياة المدينة . فقد ظلت الصناعة منذ نشأتها تمتص السكان الذين كانوا موزعين بشيء من التعادل في أرجاء الدولة، وتركزهم بصفة مستمرة في المدن الحديثة لخدمة مراكز القوى الصناعية قلبا وفكرا . وبهذا أصبحت المدينة الحديثة خلاصة الحياة المعاصرة وأصبحت لها مشكلاتها الخاصة التي كان يواجهها الإنسان بقدر من الإصلاح الوقتي والتلقائي دون الإحساس بشمول وتفاقم خطر المدينة . ومن ثم فإن الإصلاحات التي تمت في بعض المدن ـ كالإنفاق والمداخل والطرق السريعة ـ قد أدت إلى نمط لم يعد في الإمكان إصلاحه مع تفاقم مشكلاته ـ تماما كما يحدث الآن في نيويورك وغيرها من المدن الأمريكية .

هذه لمحة عما يحدث من مشكلات عويصة في دولة غنية بكل شيء من الفكر والتكنولوجيا إلى العمل ومن الخطة إلى التنفيذ . ونحن أحوج ما نكون إلى تجنب هذه المشكلات بوقف تضخم القاهرة على النحو السابق شرحه . فالمدينة التي يتراوح زمن اختراقها من أطرافها إلى قلبها في أي من محاورها الرئيسية أكثر من ساعة زمن ويتراوح متوسط سرعة السيارة بين ٢٠ ـ ٣٠ كم هي غالبا مدينة مريضة . لهذا نجد هجرة الأجهزة الحكومية وهيئات أخرى قد بدأت من لاظ أوغلي إلى مدينة نصر والعباسية وكلية الشرطة والجامعة الأمريكية (القاهرة الجديدة) ومن قبل رئاسة الجمهورية إلى مصر الجديدة . واستجابة لمثل هذه الحركة المهاجرة انتقلت عيادات طبية ومستشفيات وشركات أعمال إلى الأطراف الجديدة، وأنشأت الأندية فروعا لها خارج وسط القاهرة كالنادي الأهلي في مدينة نصر ونادي الجولف قرب القطامية وتبحث نواد أخرى عن متسع أرضي في الشروق أو القاهرة الجديدة أو ٦ أكتوبر . . إلخ .

والخلاصة أن العاصمة المصرية انتقلت كثيرا دون أن تحدث للحياة المصرية أضرار ونكسات تصيب مصر في مقتل . ومن ثم فإن نقل العاصمة السياسية من القاهرة إلى مكان آخر لن يكون له دور سلبي على المستوى القومي . ولكنه سوف يساعد القاهرة الحالية على تقليل النمو السكاني والسكني المتسارع ويعطي فرصة أن تعالج القاهرة ما أصابها من ترهل جعل إدارتها صعبة المراس من ناحية وتنمية المناطق حول العاصمة الجديدة من ناحية أخرى .

إن الفكر السائد الآن هو الخروج من الوادي التقليدي إلى مناطق أرحب . وهو فكر يحتاج أيضا إلى فكر مواز لمستقبل العاصمة . فهل نقل العاصمة هو الحل أم أن هناك حلولا أخرى أقل تكلفة وفي الوقت نفسه تساعد على تخفيف آلام هذه المدينة العظيمة ؟

(٣) رؤية لحل مشكلات التكدس في القاهرة ومركزيتها [١]

الفرضية الواقعة

القاهرة الكبرى مدينة مكدسة بالسكان ومركزية الحكم وطبقات التاريخ على مدى ألف عام. وهي فوق هذا مكدسة بكل أشكال الخدمات وكل أشكال الترفيه وكل أشكال المؤسسات التعليمية والتدريبية والإعلامية والسياحية وكل أشكال الهيئات الدولية الممثلة في مصر. وفيها يتركز الأحسن النسبي من البنية الأساسية من طرق وخطوط المياه والصرف الصحي والكهرباء والغاز الطبيعي والاتصالات المحلية والدولية والعالمية. كل ذلك في مساحة من الأرض لا تزيد كثيرا عن نحو ألف كيلومتر مربع ـ أي ما لا يتجاوز جزءاً واحداً في الألف من مساحة مصر. في هذا الحيز المحدود يعيش نحو ١٠ ـ ١٢ مليون شخص يزيدون بصفة مستمرة بالهجرة الدائمة من ريف مصر والهجرة اليومية لأصحاب العمل والعاملين من وإلى القاهرة. لهذا كله فحركة الانتقال فيها فوق أحمال الطرق التي لم تكن مبنية لهذا الكم المتزايد من السيارات العامة والخاصة، وبخاصة في مناطق مركزية مثل أحياء الوزارات (لاظ أوغلي ـ القصر العيني و العباسية ـ مدينة نصر) والجامعات (عين شمس والقاهرة والأزهر والأمريكية) وتجارة الجملة (منطقة القاهرة الفاطمية) وأسواق القاهرة الكبرى في وسط البلد و في الأحياء الشرقية (مصر الجديدة ومدينة نصر) والأحياء الغربية (الدقي والمهندسين والجيزة) والجنوبية (المعادي وحلوان). وهناك أيضا مناطق الإنتاج الحرفي ونصف الآلي في الجمالية وباب الشعرية وبولاق والسبتية والخليفة والبساتين.

ثلاثة حلول مقترحة

هناك ثلاثة حلول أساسية هي:

١ ـ نقل العاصمة السياسية إلى مكان ما خارج القاهرة لتخفيف الضغط وعوامل الجذب وقد سبقت دراسته بالتفصيل. وموجز الاعتراض أنه حل لا يرضي الجميع من حيث العلاقة العاطفية بين القاهرة ومصر والقاهرة والعالم العربي والقاهرة وبقية العالم والقاهرة والتاريخ. وهو لا يرضي الجهات المالية لما يقتضيه من أموال هائلة، برغم الأموال الضخمة التي أنفقت على إنشاء المدن الجديدة لكنها لم تؤدي إلى تخفيف الضغط على القاهرة. وأخيرا هو لا يرضي جميع العاملين في شتى أشكال الوزارات والإدارات والهيئات والمؤسسات العامة والخاصة لما في القاهرة من أشكال حياة جيدة ونوعية متميزة وخدمات وتعليم وعلاج وترفيه.. إلخ.

---

(١) نشرت معظم المادة التالية تحت هذا العنوان في جريدة الأهرام ـ صفحة قضايا وآراء بتاريخ ١٦ ـ ٦ ـ ٢٠٠٠.

٢ـ تقسيم القاهرة الكبرى إلى عدة محافظات بدلا من محافظتين بحيث تقتصر محافظة القاهرة على الأقسام الوسطى من باب الحديد إلى السيدة زينب ومن بولاق إلى الأزهر . وتتكون محافظة القاهرة الشمالية من أقسام تشمل شبرا الخيمة وجميع أقسام وأحياء شبرا والشرابية والزاوية الحمراء . ويمكن تسميتها محافظة شبرا . وتشمل محافظة القاهرة الجنوبية المنطقة من مصر القديمة والخليفة إلى حلوان والتبين . ويمكن تسميتها محافظة الفسطاط ـ حلوان أو الفسطاط فقط . وتشمل محافظة شمال شرق القاهرة الأقسام من العباسية إلى مدينة السلام المتمحورة حول طريق جسر السويس . ويمكن تسميتها محافظة «أوون» وهو الاسم التاريخي لمدينة العلم في عين شمس في العصور الفرعونية ، مثلها في ذلك مثل الأسماء التاريخية السابقة : القاهرة والفسطاط وشبرا . أما محافظة شرق القاهرة فتشمل مصر الجديدة ومدينة نصر ومنشأة ناصر والامتداد الشرقي إلى ما يسمى الآن «القاهرة الجديدة » التي تصلح اسما لهذه المحافظة . وبالمثل تتكون محافظة الجيزة من محافظتين هما الجيزة التي تشمل المنطقة من النيل إلى الهرم ومن المنيب إلى الأورمان . وتشمل محافظة إمبابة الأقسام من بولاق الدكرور إلى الوراق ومن النيل غربا إلى طريق الإسكندرية الصحراوي .

وهذا الحل غرضه الأساسي ليس زيادة الوظائف بتعدد المحافظات ، وإنما تمكين أجهزة كل من المحافظات المقترحة من حسن الإدارة والتفاعل مع واقع محدود المساحة ومتناسب السكان . فمحافظة القاهرة سوف تضم ثلاثة أرباع المليون شخص ، وشبرا مليون وثلاثة أرباع المليون ، والفسطاط مليون وثمانمائة ألف شخص ، وأوون تصبح أكبر المحافظات عددا بنحو مليونين وثلث المليون شخص . و تصبح محافظة القاهرة الجديدة أكبر المحافظات مساحة تحسبا للامتدادات المدنية المستمرة حول الطريق الدائري في قطاعه الشرقي ، لكنها حاليا تضم ٨٧٥ ألف شخص . وتضم محافظة الجيزة نحو المليون وإمبابة مليونا وربع المليون .

وليس من المعقول أن تتعامل محافظة القاهرة الحالية مع ثمانية ملايين شخص وأن تتعامل محافظة الجيزة الحالية مع نحو مليونين ونصف المليون في مدينة الجيزة وحدها فضلا عن سكان القرى والمدن في بقية أجزاء المحافظة. والمقصود بالتعامل هو حمل أعباء ومشكلات الحركة والانتقال وتحسين الطرق وإمدادات الماء والكهرباء وتحسين الخدمات التعليمية والرعاية الصحية، وتنمية المناطق السكنية المتقادمة وإحلالها بخطوط تنظيم جديدة واشتراطات بناء مناسبة، ومعالجة المواقف المتأزمة في الأحياء العشوائية وما تثيره من مشكلات اجتماعية واقتصادية وصحية وأمنية.

٣ـ الإبقاء على الأوضاع الحالية مع بعض التغيير في جاذبية التكدس والحركة والهجرة ، وذلك باتباع وسيلة التخفيف الجزئي من الوزارات والإدارات وتوزيعها على بعض المدن المصرية من أجل تنمية تلك المدن أيضا . وهذا الحل يعتمد على تفكيك المركزية المكانية للقاهرة وليس تخفيف المركزية المصرية المتشددة ـ وإن كنا نأمل في ذلك أيضا . والكثير من دول العالم المتقدم تنتهج هذا

النهج لتخفيف الضغط السكاني وضغوط الحركة عن العواصم بشكل نسبي. ففي ألمانيا على سبيل المثال تتوزع الوزارات بين برلين (الرئاسة، المستشارية، المجلسان النيابي والاتحادي، الخارجية، الداخلية، النقل إلخ)، وفي بون (وزارة الدفاع والصحة والبيئة والتعليم والبحوث إلخ). البنك المركزي في فرانكفورت والمحكمة الدستورية العليا والمحكمة الاتحادية في كارلسروه ومحكمة العمل في إرفورت وهيئة المحاسبات في ميونخ.. إلخ.

و يقتضي هذا المبدأ التنظيمي إذا أقر توزيع الإدارات على سبيل المثال على النحو الآتي:

القاهرة: تختص بمقار رئاسة الجمهورية والمجالس التشريعية ورئاسة الحكومة وعدد من الوزارات كالداخلية والخارجية والاتصالات والتعليم والطيران والمحكمة الدستورية العليا والبنك المركزي.

٦ أكتوبر: وزارة البحث العلمي، وزارة الإعلام.

الإسكندرية - برج العرب: الجمارك والنقل البحري والتجارة الخارجية والاقتصاد.

طنطا: النقل الحديدي والشئون الاجتماعية.

السادات: وزارة الزراعة والاستصلاح الزراعي.

المنصورة: وزارة العمل والجهاز المركزي للإحصاء.

المحلة: وزارة الصناعة.

السويس: وزارة البترول والمناجم.

أسيوط الجديدة: محكمة الجنايات العليا، وزارة العدل، مصلحة الشهر العقارى.

بني سويف الجديدة: الجهاز المركزي للمحاسبات، وزارة المالية، الضرائب.

الواسطة غرب (على الطريق الصحراوي للصعيد): وزارة الدفاع.

الأقصر: وزارة السياحة.

الغردقة: وزارة شئون البيئة.

أسوان: وزارة الطاقة الكهربائية، وزارة الري.

إن تركز الوزارات والإدارات في القاهرة كانت ضرورة تمليها مقتضيات القرب المكاني نتيجة شكل المواصلات والانتقال الماضية. ومع ضيق المكان المركزي للحكومة في لاظ أوغلي حدثت هجرة لبعض الوزارات المستجدة أو الوزارات التي تقسمت إلى مناطق بعيدة عن القلب الوزاري القديم في اتجاه العباسية ومدينة نصر وفي اتجاه إمبابة والجيزة. وهذه الهجرة في حد ذاتها مؤشر ودليل على إمكانية بعثرة الوزارات والإدارات على مسافات متباعدة، ومع ذلك لا تخل بالأداء الوظيفي المطلوب. واليوم،

ونحن نملك وسائل اتصال لم تكن متوافرة من قبل وعلى رأسها اتصالات شبكات الحاسب الآلي والبريد الإلكتروني والفاكس، أصبح بالإمكان عمل الوزارات عن بعد مثل الاستشعار عن بعد. فلا خوف إذن على المركزية وحسن الأداء.

على أن ذلك يقتضي تقنية جديدة في استخراج المعاملات بدلا من ضرورة التوقيعات وخاتم النسر وحضور المستلم بنفسه وسياحته بين المكاتب والطوابق والكثير من الدورة الورقية والبيروقراطية. لحل ذلك لا تجهز كل أجهزة الكمبيوتر بإصدار المعاملات، وإنما جهاز واحد في الإدارة هو الذي يصدرها وعلى ورق به علامة مائية لشعار النسر، وبالتالي يمكن التحكم بنسبة عالية من الدقة في صحة هذه الإصدارات بدلا من تلال القضايا في المحاكم المختلفة.

ويقتضي هذا أيضًا أن تكون للوزارات والإدارات في القاهرة والمدن الأخرى مكاتب اتصال متعددة على نسق مكاتب وزارة الخارجية وإدارات المرور وغيرهما المنتشرة في أنحاء القاهرة وعواصم المحافظات. يقدم الطالب طلبه ويمكن أن يحصل على مبتغاه في مدة يوم أو أكثر حسب نوع الطلب وما يقتضيه من إجراءات بحثية.

وأخيرا يقتضي هذا برمجة الملفات وتدريب الموظفين على هذا النوع من العمل الإلكتروني. والتدريب ليس عملية شاقة، ففي خلال نصف سنة أمكن للبنوك التعامل مع السحب والإيداع في أقل من دقيقة زمن. أما برمجة الملفات فهي العمل الأصعب، ولكن لا شك أن هناك برامج جاهزة كل منها يستوعب احتياج وزارة أو إدارة، مع تطويع للبرنامج حسب مواصفات العمل في وزارة أو هيئة أو إدارة.

وكل هذه أشياء ليست موجودة، بل هي قائمة تستخدمها وزارات عدة مثل الداخلية وأجهزتها كالجوازات والرقابة أو الري أو المحافظات فضلا عن البنوك. وفي كل وزارة ومعهد وجامعة وحدة كمبيوتر على الأقل، وفي الكثير منها ما يسمى وحدة نظم المعلومات الجغرافية سواء بالاسم أو بالفعل.

ما أحوجنا إلى النظر مليا في هذه المقترحات التي هي عبارة عن مؤشرات إطار عمل للحكومة المصرية يمكن صقله وتعديله بواسطة المختصين من أجل:

١) تواكب مقتضيات الأمور وتوازن بين هيئات تستخدم تكنولوجيا الاتصال وهيئات أخرى تسير على نمط «كاتب الدوبيا» الذي كان سائدا في القرن الماضي وما زالت له ذيول في هيئات ووزارات مختلفة.

٢) إحداث الخلخلة المطلوبة في التكدس الإداري والحكومي في القاهرة من ناحية، والمساعدة على تنمية المدن المصرية وخاصة الجديدة، بدلا من وقوعها دائما في ظل الحكومة القاهرة في القاهرة.

* * *

الخاتمــة

إنجازات طيبة ... ولكن

المتجول في القاهرة يرى إنجازات طيبة هنا وهناك من حيث رصف شوارع وتوسيعها وتحسين شبكات البنية الأساسية من إمدادات المياه والكهرباء والغاز والتليفونات والبريد السريع وظهور الكثير من شركات اتصالات الإنترنت التي أصبحت من اللوازم كما كان الراديو من قرن مضى. كذلك لا ينكر المتجول مجهودات التشجير في بعض الطرق والاهتمام بإنشاء الحدائق العامة وحدائق الطفل والأندية الاجتماعية وغير ذلك من مقومات تحسين الوجه الحضاري بعد أن صار رماديا كالح اللون لكثرة إزالة الأشجار وتعملق الأبنية الأسمنتية الزجاجية وسيطرتها على أفق القاهرة وسمائها لنصف قرن أو يزيد.

والأمل كبير أن تكون تلك المحاولات التحسينية أولا ضمن مخطط شامل ينفذ على مهل، وثانيا أن يتعدى التحسين الواجهات الرئيسية لشوارع القاهرة في بعض أحيائها إلى داخل الأحياء بحيث يتغلغل داخلها باعثا الأمل في حياة أفضل، وثالثا أن يشمل التحسين الأحياء الشعبية وشوارعها المزدحمة بالناس والبيوت المتداعية المكتظة، وبعبارة أخرى إعادة تجديد الحياة في هذه الأحياء الفقيرة ورفع منسوب الأداء الخدمي العام فيها.

والأمل أكبر في أن يشارك الناس في مخططات التحسين في كل حي على حدة. فالمشاركة الشعبية مطلب ضروري من حيث إنها إعلان، وبعبارة للناس بما يراه الخبراء والمخططون من إجراءات التحسين كخطوة أولى بدلا من مفاجأة الناس بأمر واقع حتى لو كان تحسينا. والخطوة التالية أن الإعلان عن أوجه التحسين تصبح منبرا للناس يتداولون الرأي فيه ويقترحون تعديلات بالشكل الذي يحسونه أكثر تلبية لاحتياجاتهم الفعلية بدلا من فرض نمط تخطيطي يقومون هم بتعديله فيما بعد بصورة تشوه المنظر العام. وقد حدث ذلك كثيرا في الإنشاءات التي تسمى المساكن الاقتصادية للأسر أو الشباب.

تنمية الأحياء الشعبية هي إحدى أهم وظائف الدولة في المدن وبخاصة القاهرة، بينما الأحياء الغنية وفوق المتوسطة تستطيع أن تنمي نفسها بنفسها. ذلك أن الخدمات الخاصة تأتي إليها كالعيادات الصحية والمستشفيات والمدارس الخاصة التي تخاطب هؤلاء القادرين. أما في الأحياء الشعبية فالشغل الشاغل للناس إلى جانب المسكن هو الصحة والتعليم. صحيح أن هناك مستشفيات ومراكز علاجية ومدارس حكومية مجانية، ولكنها ذات تكلفة أعلى من قدراتهم لما يتكلفونه من مصاريف للحصول على الدواء المناسب ودروس خصوصية من أجل النجاح المرغوب. هاتان هما خدمتان أساسيتان فهل يدخلان ضمن مخطط تنمية الأحياء الشعبية بالكثرة التي يتناسب فيها عدد السكان مع عدد أسرة المستشفيات وحجرات الدرس؟

تسعى وزارة البيئة سعيا حثيثا لتحسين معطيات المحيط المعيشي للسكان. ولكن « يدًا واحدة لا تصفق » فهل التعاون الوزاري بينها ووزارات الصناعة والصحة والتعليم والإسكان والتموين فعال، أم أن كل هؤلاء عوالم بذاتها غارقة في إشكالياتها الذاتية؟

على سبيل المثال هل تلح وزارة الصناعة على استخدام تكنولوجيات حديثة في صناعة الأسمنت تقل معها أمراض الرئة التي يعاني منها سكان المناطق الجنوبية من القاهرة الواقعين تحت نفوذ الغبار والأتربة التي ترسلها مصانع أسمنت طرة عالية في الجو ؟ وماذا عن عمال الحديد والصلب وفحم الكوك في التبين من نواحي الصحة وأشكال الحياة ؟

وكم تتكلف فاتورة العلاج في التأمين الصحي نتيجة أمراض المهنة أو أمراض ناجمة عن فشل الصرف الصحي في مناطق وعزب الفقراء المدقعين في التبين وحلوان وشبرا الخيمة ؟

وكم ينفق الناس من وقود سياراتهم للانتقال في شوارع القاهرة المختنقة ؟ وكم من العادم الذي تنفثه السيارات في جو القاهرة فتساعد على مزيد من الغلاف الضبابي المترب والمؤكسد التي تحيط بالقاهرة مثل قبة من الغمام الضار تزداد بوجود ضغط عال من الهواء البارد فتحتبس الحرارة وتتسبب في السحابة السوداء المتكررة الحدوث خريف كل سنة ؟ ليس حرق قش الأرز هو الجاني وحده، بل عشرات آلاف السيارات واللواري والأوتوبيسات وأجهزة التكييف في المنازل والأبنية العامة والشركات عوامل أساسية في مضاعفة آثار هذه الظاهرة المناخية بالأساس.

لو كانت وسائل النقل الجماعية ذات الطاقة المحركة النظيفة كالترام والمترو أضعاف ما هي عليه الآن لأراح الناس ووفر الكثير من النقود ووفر علينا تكرار ظاهرة السحابة السوداء. لقد كانت هناك خطوط ترام فيما يشبه الشبكة الجيدة في القاهرة الوسطى ومصر الجديدة وحلوان وشبرا الخيمة. لكننا أزلنا ٩٠٪ من هذه الشبكة بحجة أنها وسائل نقل بطيئة فقد كان هذا صراع بين السيارة والترام. وبعد أن أفسحنا المجال أمام السيارة في الشوارع التي أزيلت منها الخطوط الحديدية وحلت الأوتوبيسات الضخمة محلها، فماذا كانت النتيجة ؟ أصبح الانتقال بالباص كبيره وصغيره والسيارات الخاصة وسيارات النقل الصغيرة تتزاحم في الطرق بحيث عدنا إلى سرعة انتقال بطيئة كالترام أو أقل. عدنا مرة أخرى إلى النقل الحديدي في صورة مترو الأنفاق، الذي هو ليس بأنفاق إلا في أقل من نصف مساراته والباقي سطحي استخدمنا فيه الطرق الحديدية السابقة: خط الضواحي من كوبري الليمون في باب الحديد إلى المرج، وخط حلوان السطحي من السيدة زينب إلى حلوان. وهناك أفكار لمزيد من استخدام خطوط حديدية أخرى كخط السويس إلى العاشر من رمضان ثم السويس، أو استخدام الخط الحديدي العسكري من العباسية إلى القلعة والبساتين والمعادي.

والآن - عود على بدء - نقترح إعادة استخدام ترام سطحي حديث يحل إشكالية الانتقال داخل المدينة الأصلية من منشأة ناصر والدراسة إلى العتبة وعابدين والتحرير من ناحية، وإلى الأزبكية وبولاق من ناحية ثانية وإلى العباسية من ناحية ثالثة وإلى السيدة والقلعة ومصر القديمة من ناحية رابعة. على أن تنشأ جراجات عديدة عند نهايات شبكة الترام في الدراسة وبولاق ومصر القديمة والعباسية يترك فيها الناس سياراتهم لينتقلوا بالترام الحديث إلى وسط المدينة. وهذا تماما ما يفعله سكان مصر الجديدة مثلا حين يتركون سياراتهم في أماكن غير منظمة بالدرجة المناسبة عند سراي القبة لركوب المترو إلى وسط البلد.

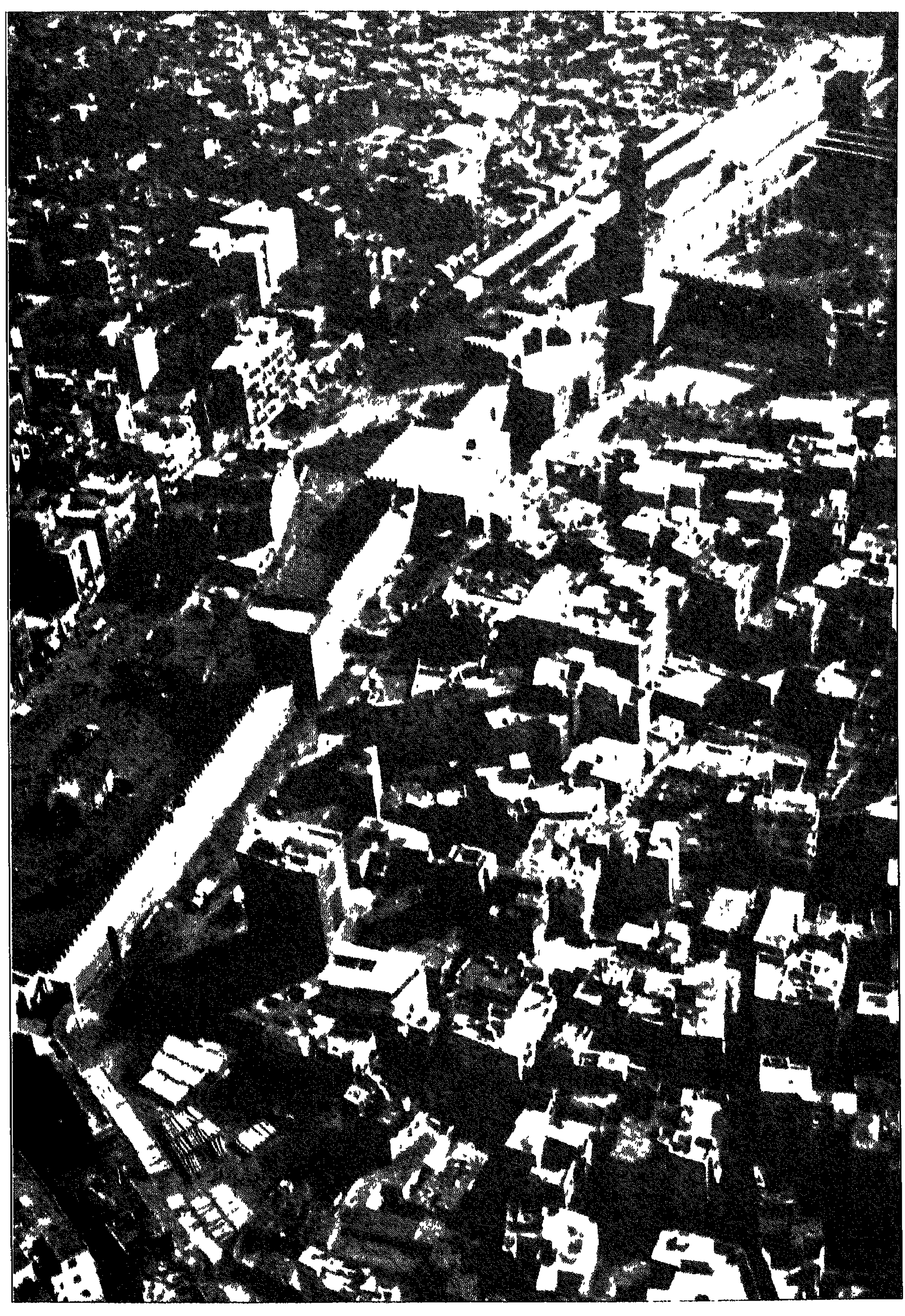
الخلاصة

لكي تستعيد القاهرة البهاء الذي كانت عليه ولكي تصبح مدينة سكناها أقل مشقة في الانتقال وأقل تلوثا وأقل ضجيجا تحتاج إلى:

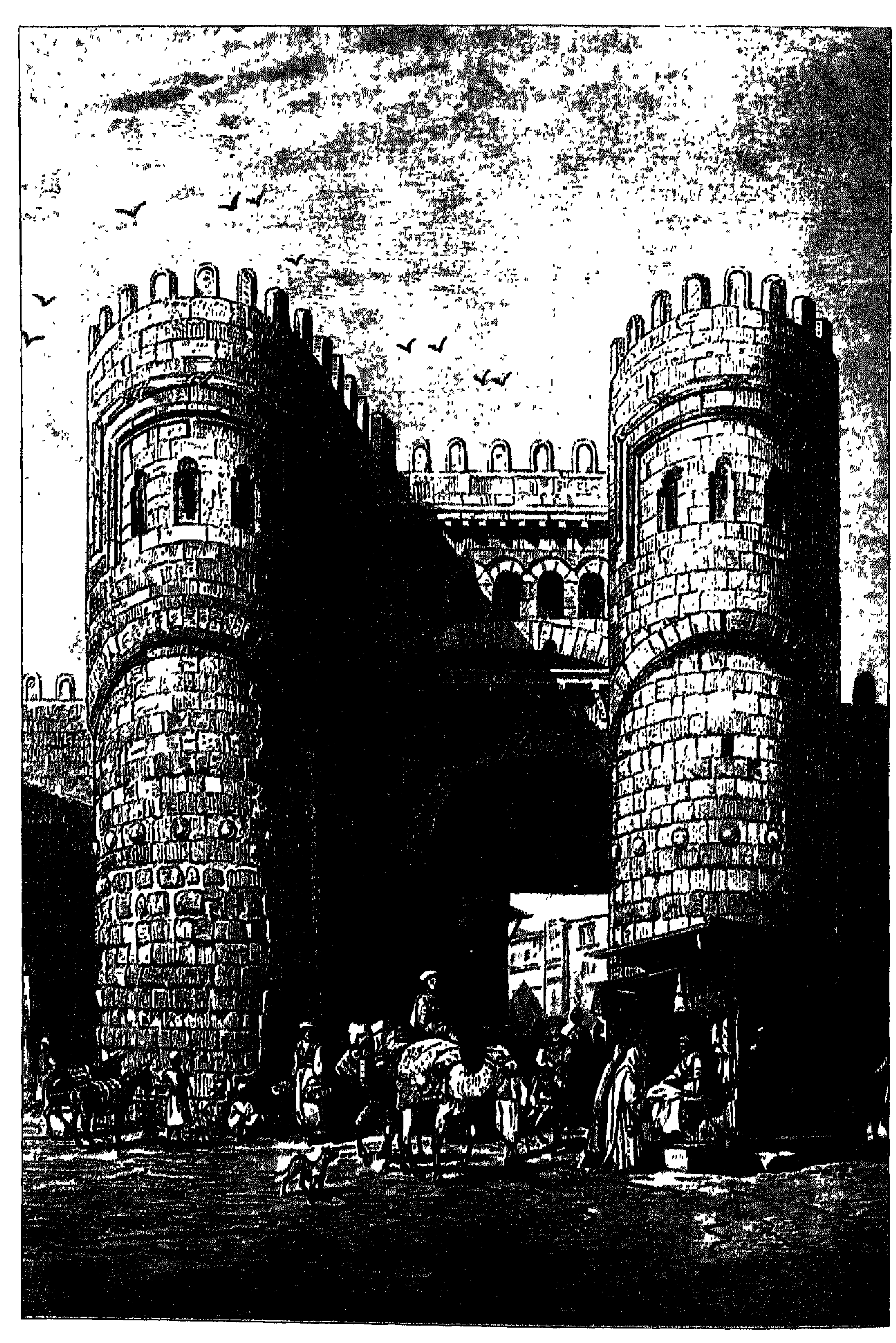
- تناغم حقيقي بين السلطات المحلية للأحياء ممثلة في مجالس منتخبة - وبين أجهزة الوزارات المعنية لتنفيذ مشروعات التحسين،
- الكف عن إنشاء مدن جديدة تتحلق حول القاهرة وتزيد من إشكالياتها في الحركة وفي أعداد السكان.
- أن تنتقص من أنشطتها الاقتصادية بالعيش عالة عليها . .

ملحق الصور





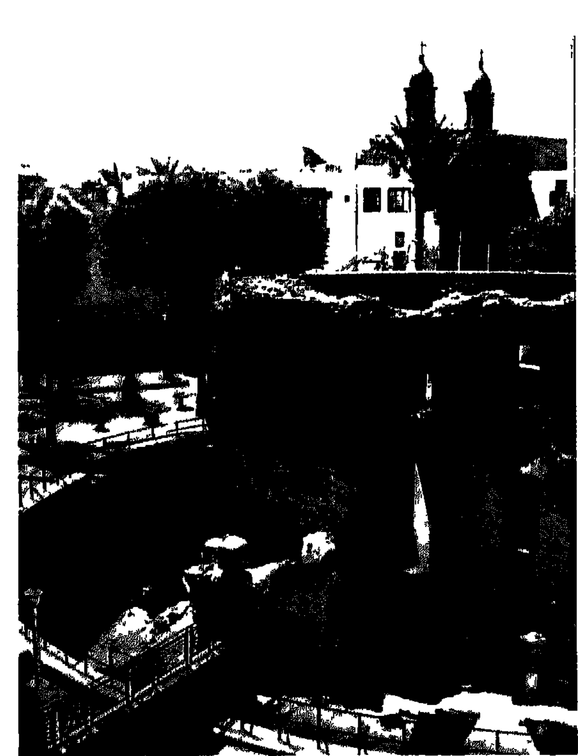
جزء من سور بدر الجمالي ١٠٨٧ م ـ فاصل بين القاهرة الفاطمية وحي الحسينية



بوابة الفتوح في ١٨٧٨م



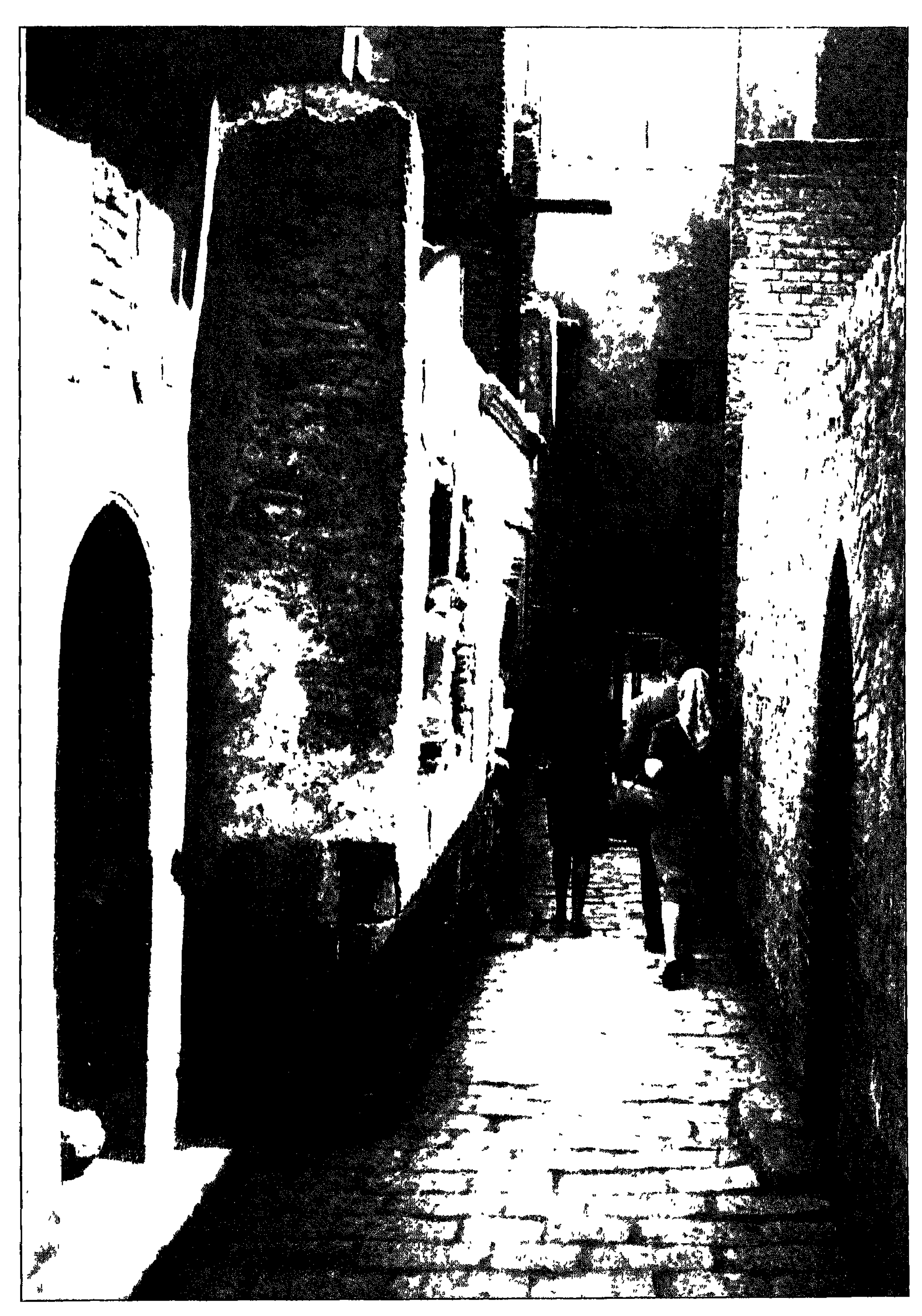
باب زويله ـ البوابة الجنوبية للقاهرة الفاطمية يسميها القاهريون بوابة المتولي. مبنى السلطان المزيد. متذنتي جامعه فوق البوابة فأصبحت نمطا معماريا فريدا.



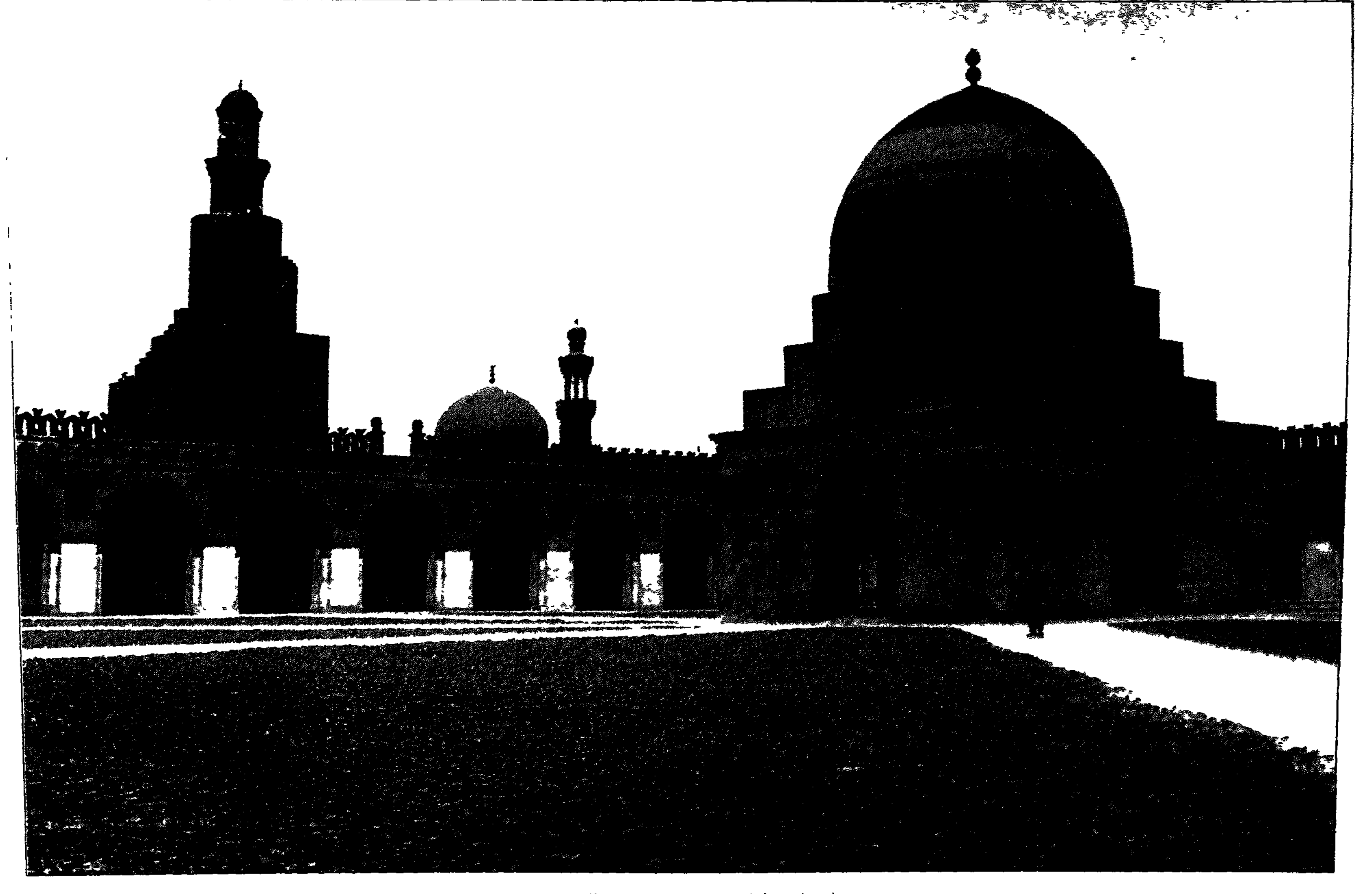
آحد آبراج حصني بابليون (١٣٠م) ـ قصر الشمع.



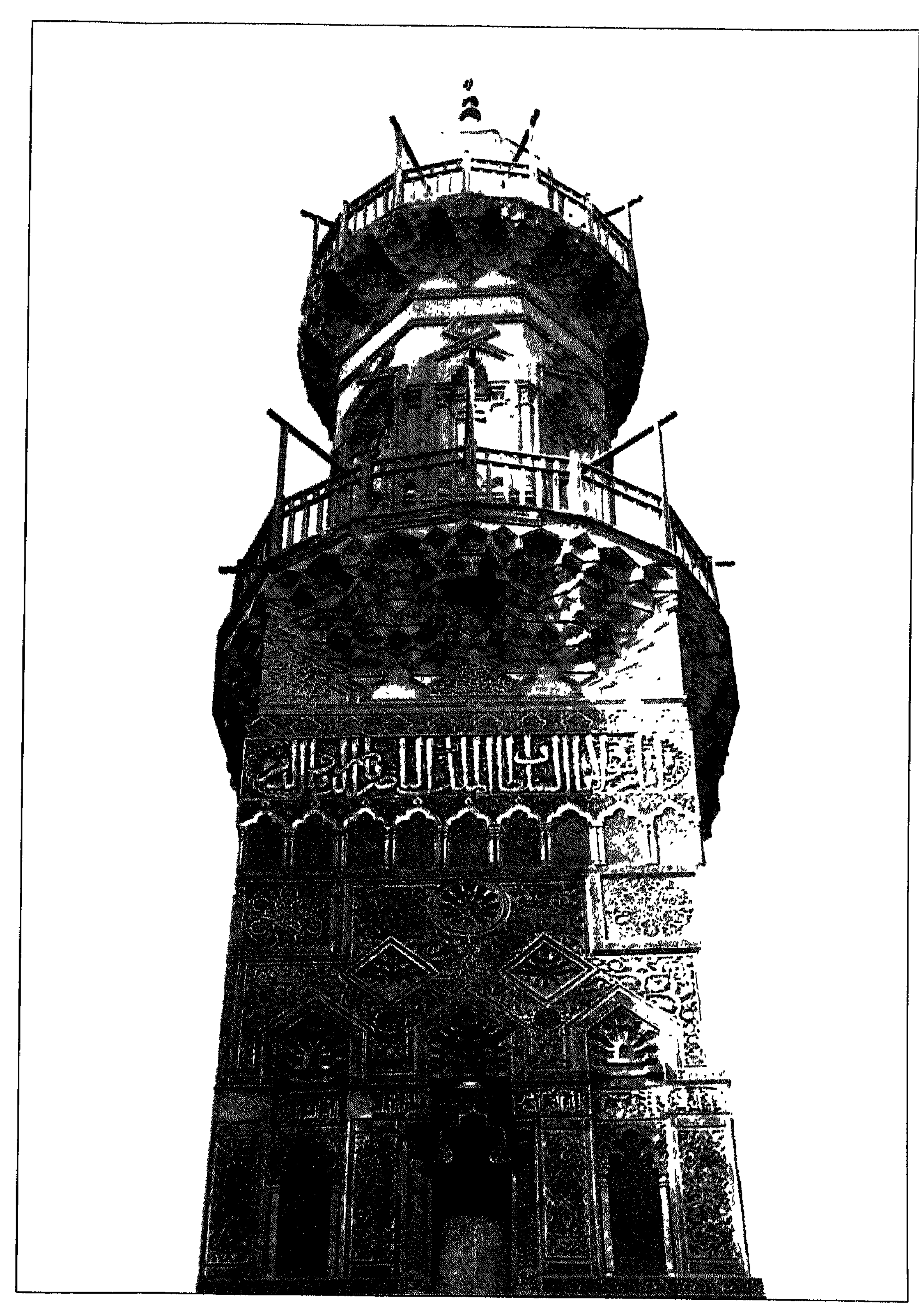
فن الارابسك في الكنيسة المعلقة ـ قصر الشمع ـ مصر القديمة .



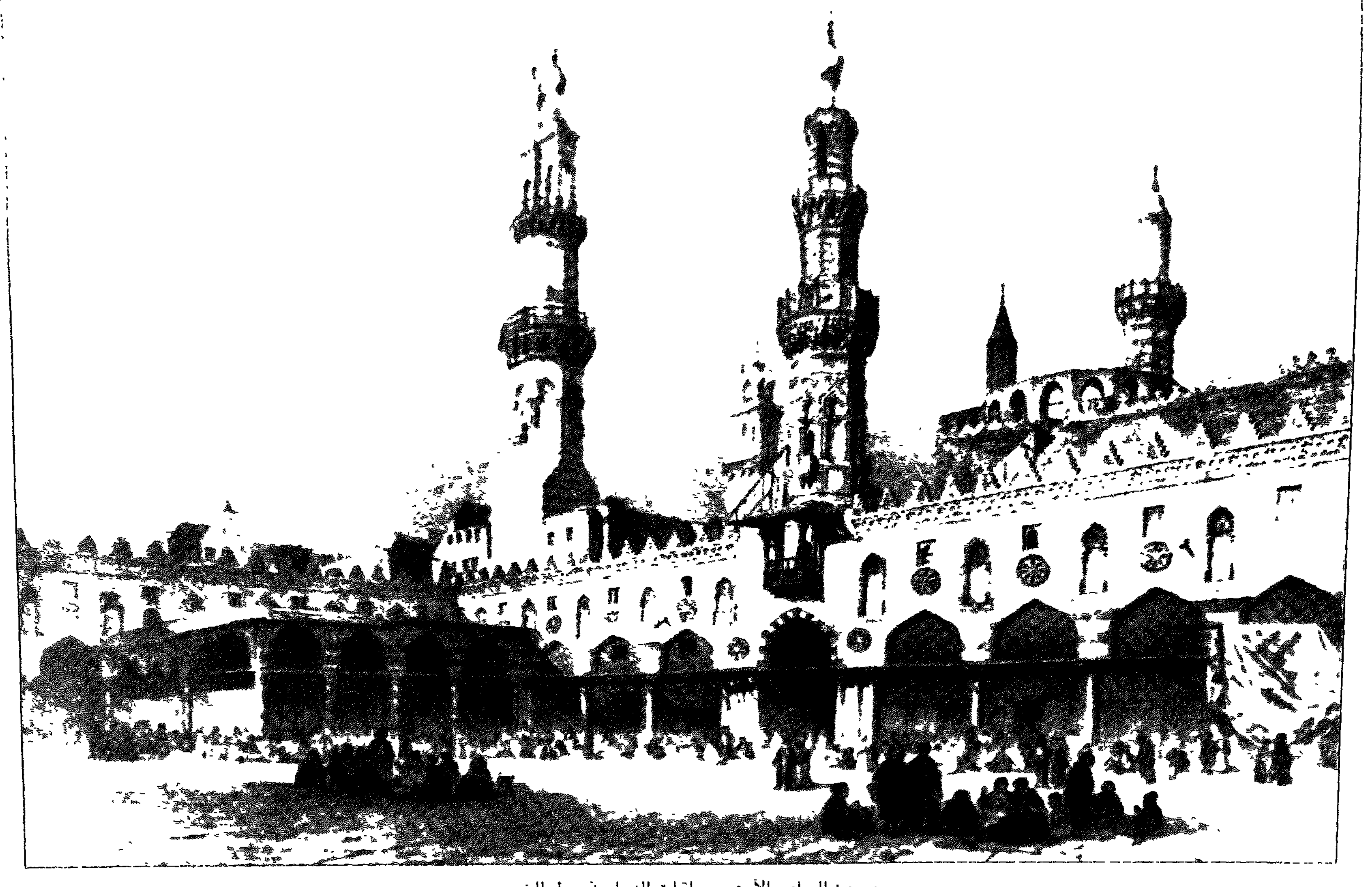
حارة ضيقة داخل قصر الشمع.



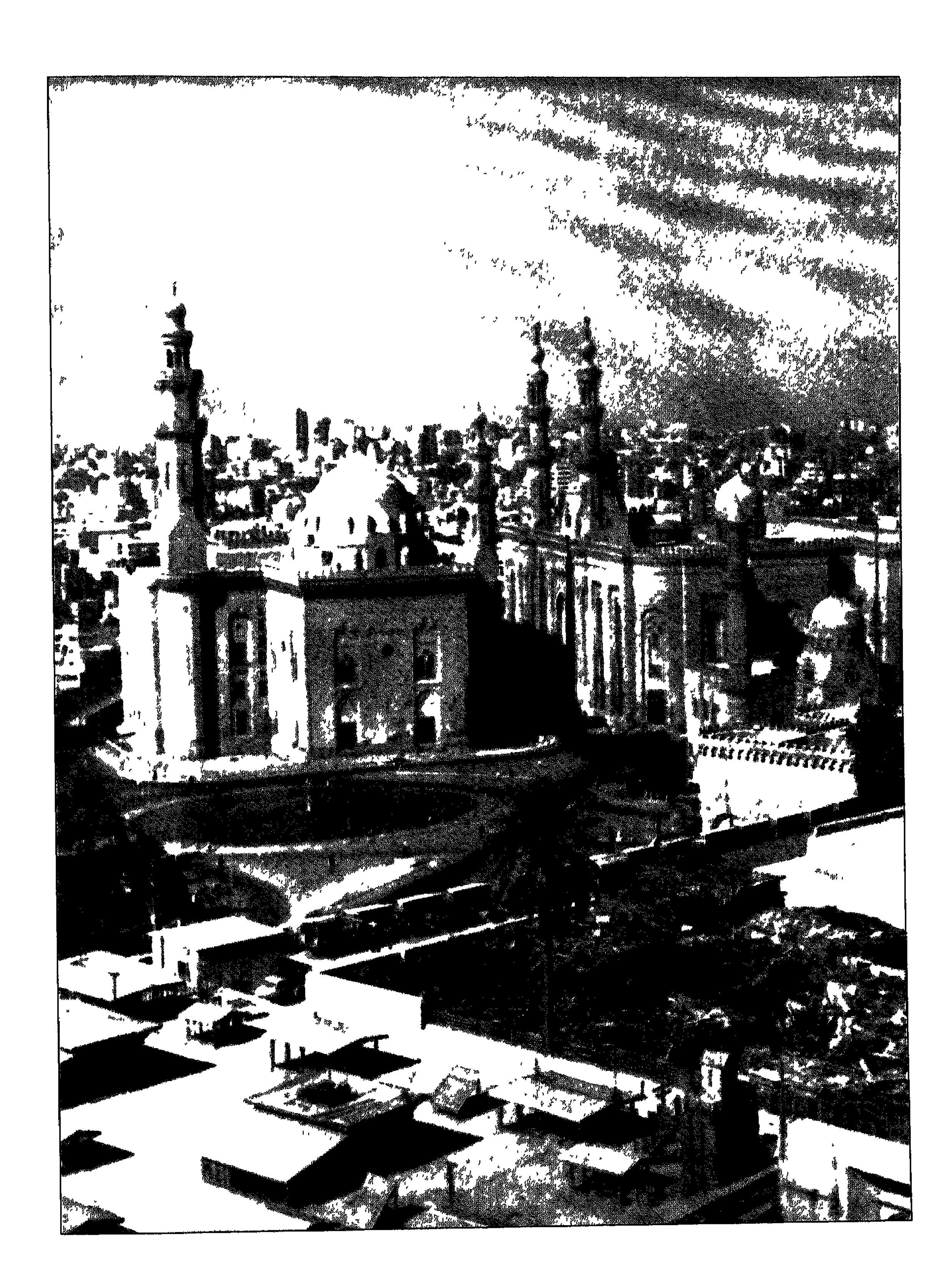
صحن جامع ابن طولون ومئذنته الفريدة الوحيدة في مصر .



مئذنة الناصر بن قلاوون بشارع المعز. روعة النحت على الحجر.



صحن الجامع الأزهر وحلقات الدراسة حول الشيوخ.



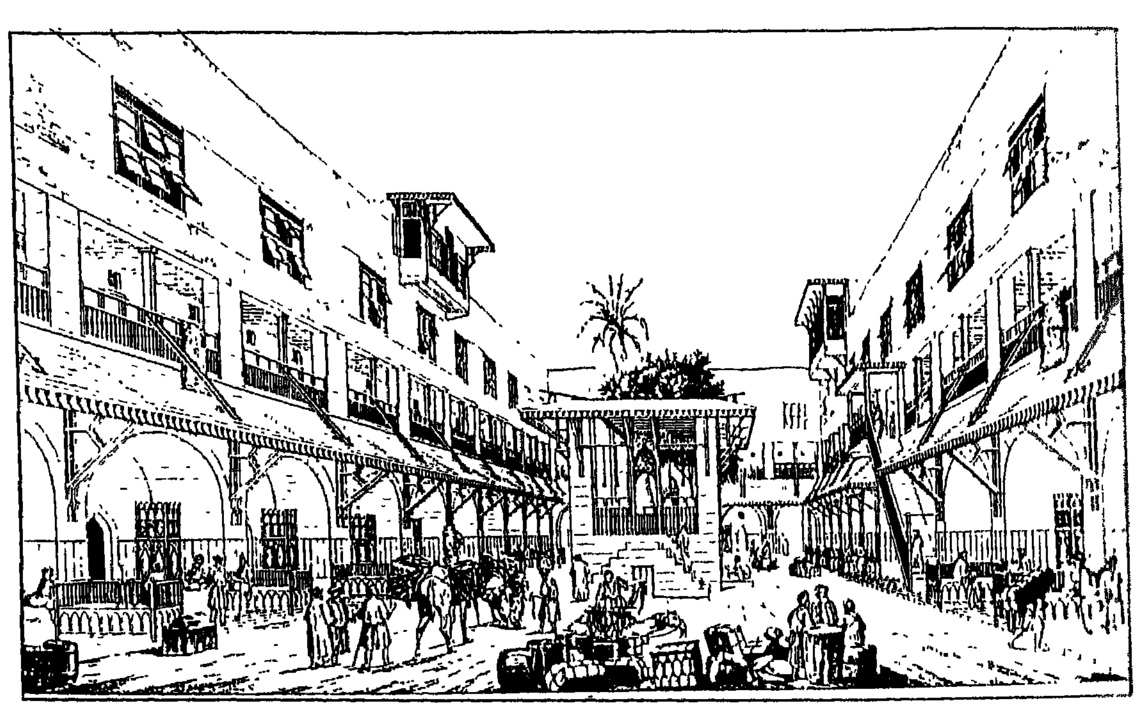
جامعي السلطان حسن (١٣٦٠م) والرفاعي (١٨٦٠م) ـ قرب القلعة.



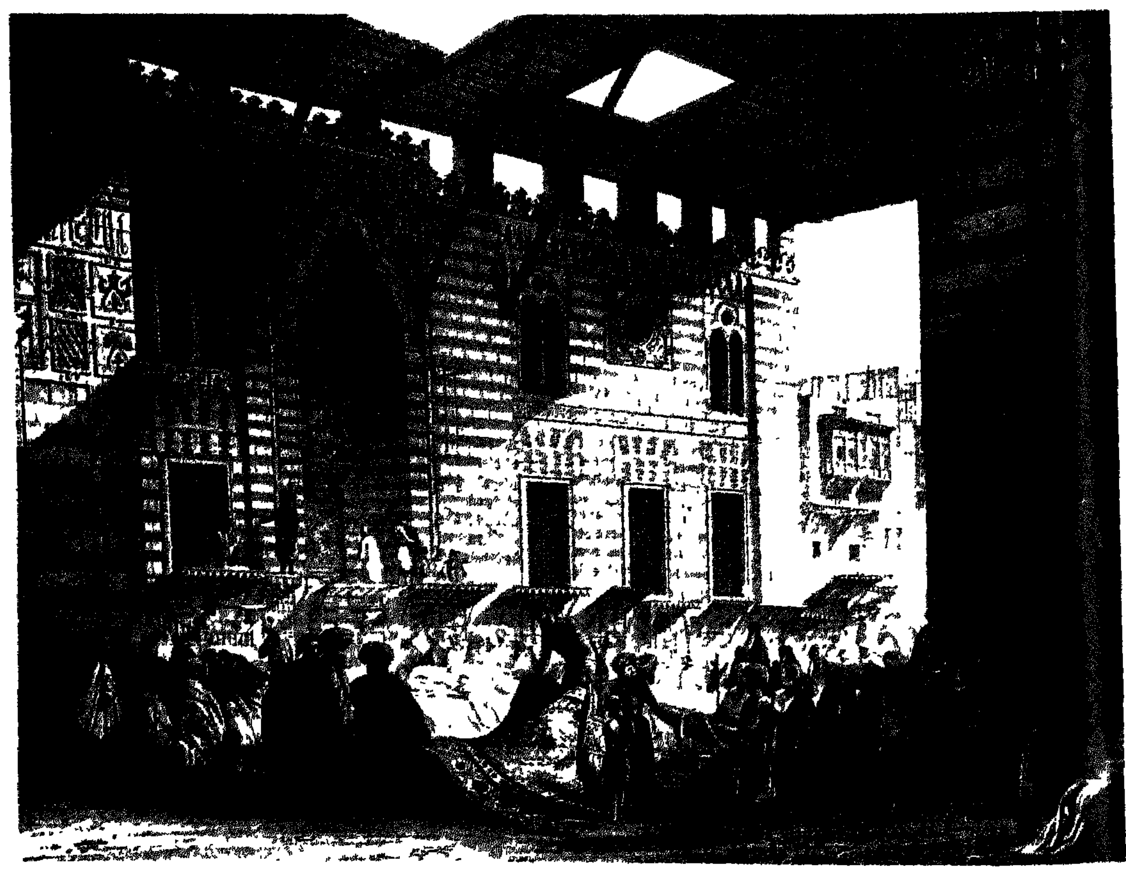
أيوان القبلة ودكة المبلغ في جامع السلطان حسن. الضخامة وروعة المعمار ودقة الصانع.



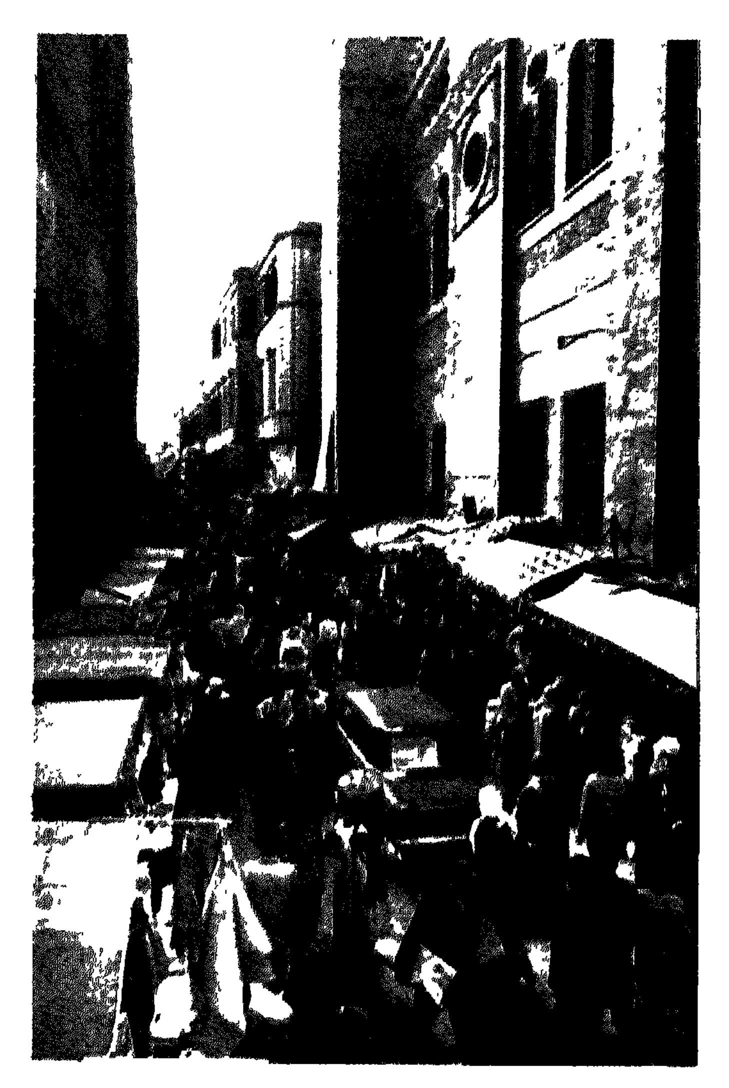
سكة البادستان ـ خان الخليلي.



وكالة دي الفقار التجارية ـ رسم تخطيطي للرسام Coste ١٦٧٢.



رسم لأحد أسواق القاهرة (١٨٨٠) على خلفية جامع السلطان الغوري، لاحظ أيضا السقف يظلل الشارع.

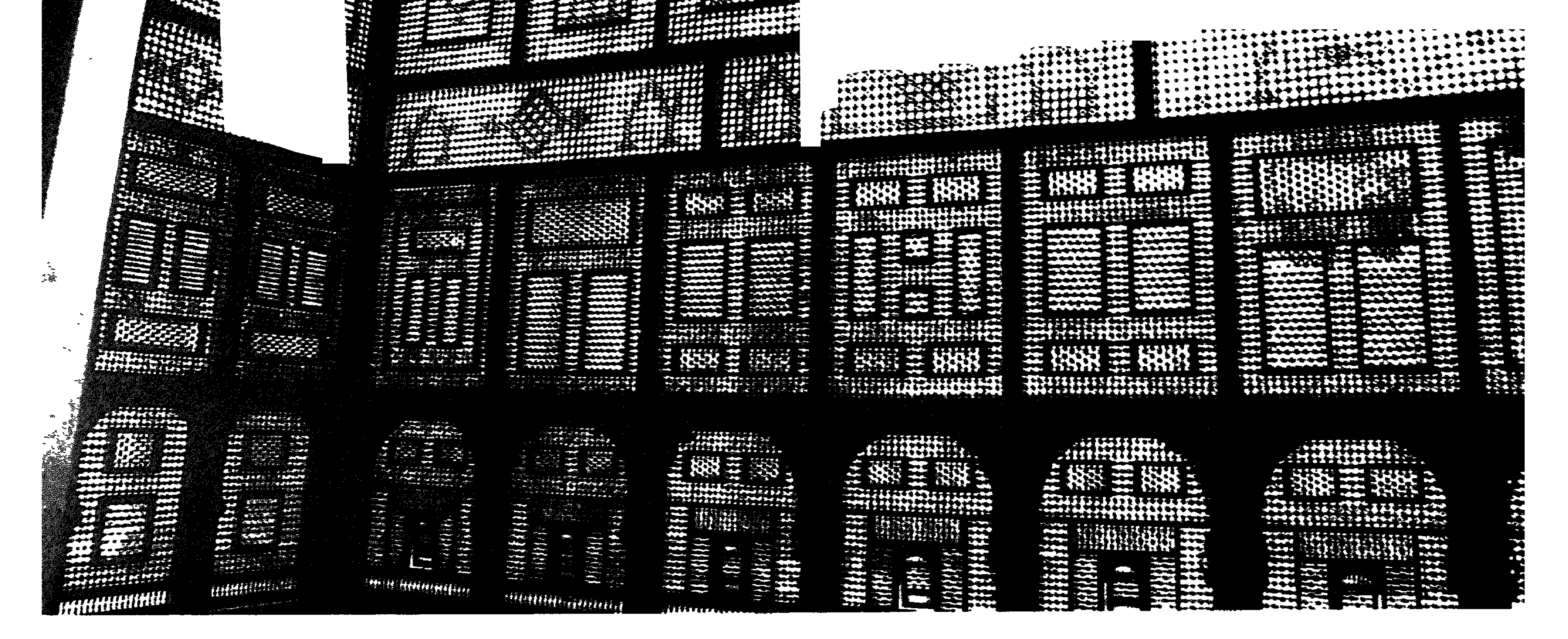


القاهرة والزحام : شارع الغورية واستمرار قوة المركز التجاري للقاهرة القديمة.

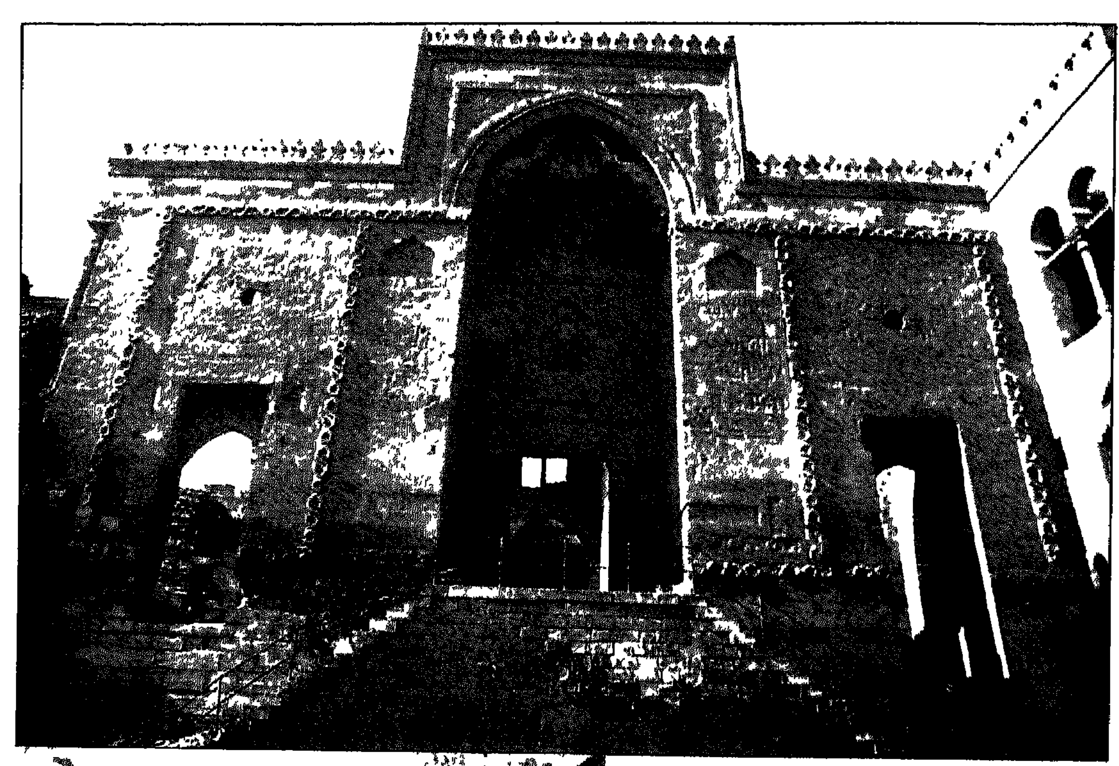


مقاهي ومطاعم القاهرة في القرن التاسع عشر.

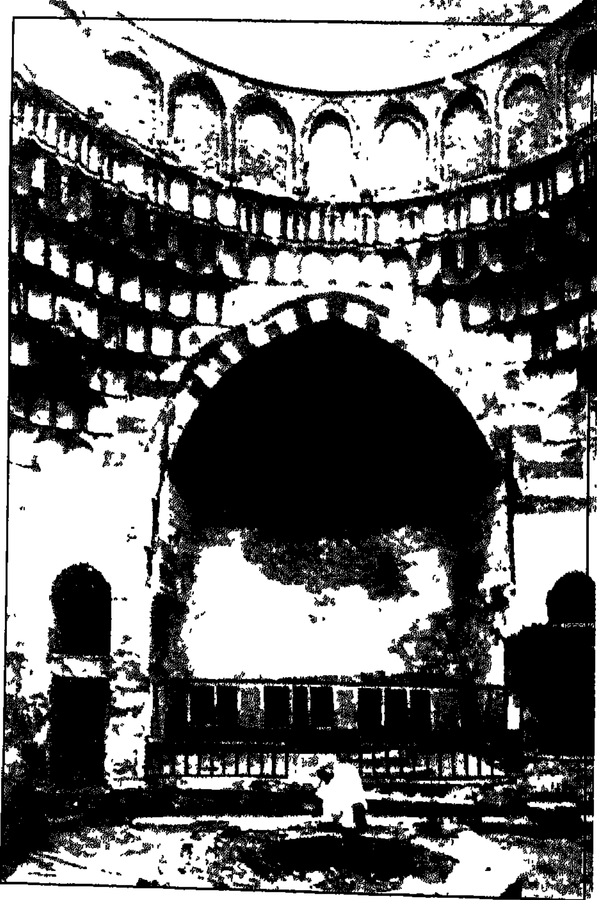

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)



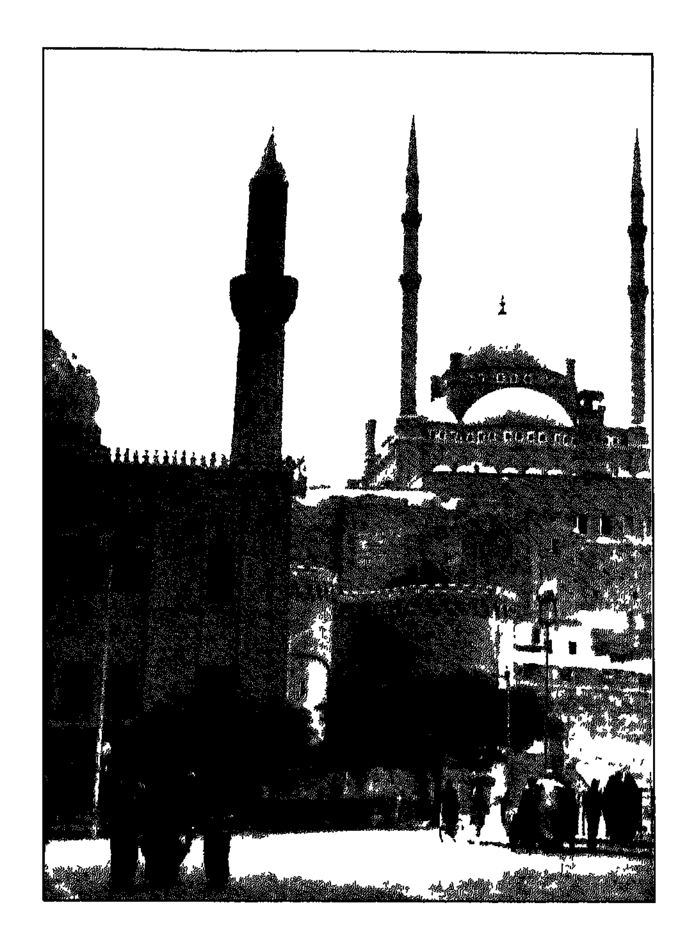
تناغم الضوء فى بيت السحيمى ـ المشربية والإبداع فى جو حار وضوء مبهر.



▲ واجهة بيمارستان السلطان المؤيد.



◀ حمام السلطان المؤيد (رسم Pauty).



القلعة وجامع محمد علي:
مقر الحكم لأكثر من
ثمانية قرون.

متحف قصر عابدين:
أكبر قصور مصر ومقر الحكم
حتى منتصف القرن ٢٠.

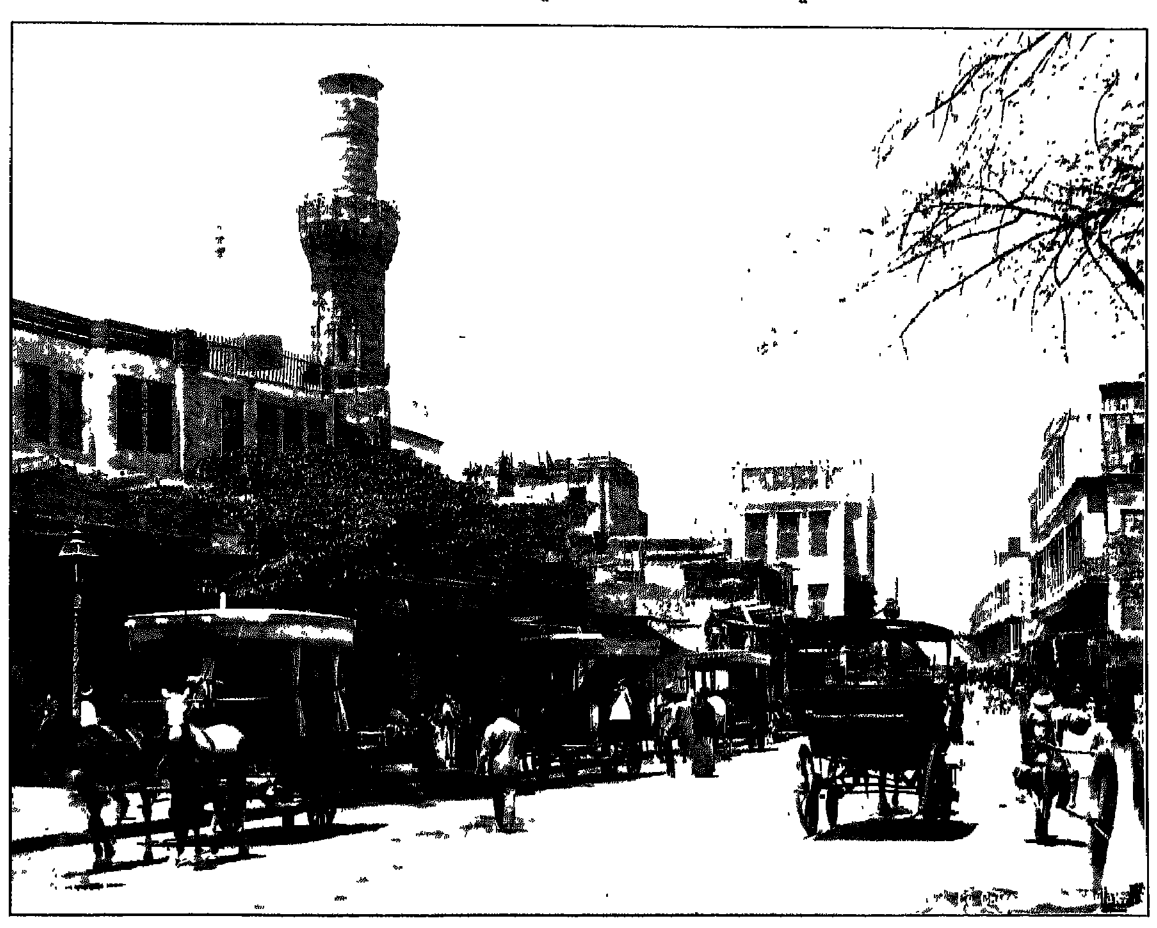




شارع كامل (الجمهورية حاليا) : حديقة الأزبكية وفندق كونتننتال (أوائل القرن ٢٠).



كوبري قصر النيل - أول كباري القاهرة - قبل ١٩٣٠.



شارع في القاهرة في أواخر القرن ١٩.



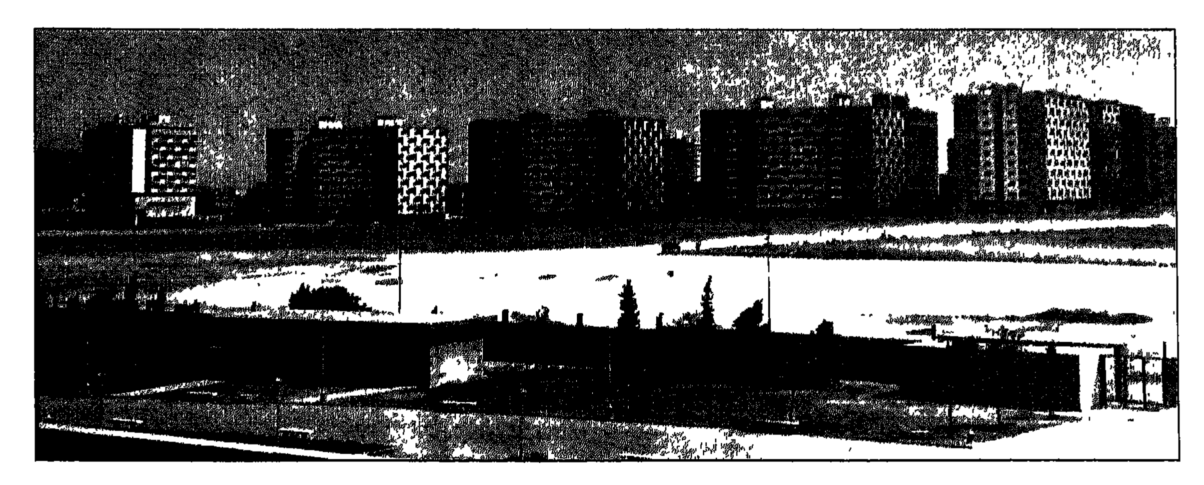
▲ قصر إسماعيل بالزمالك ـ الآن جزء من فندق.



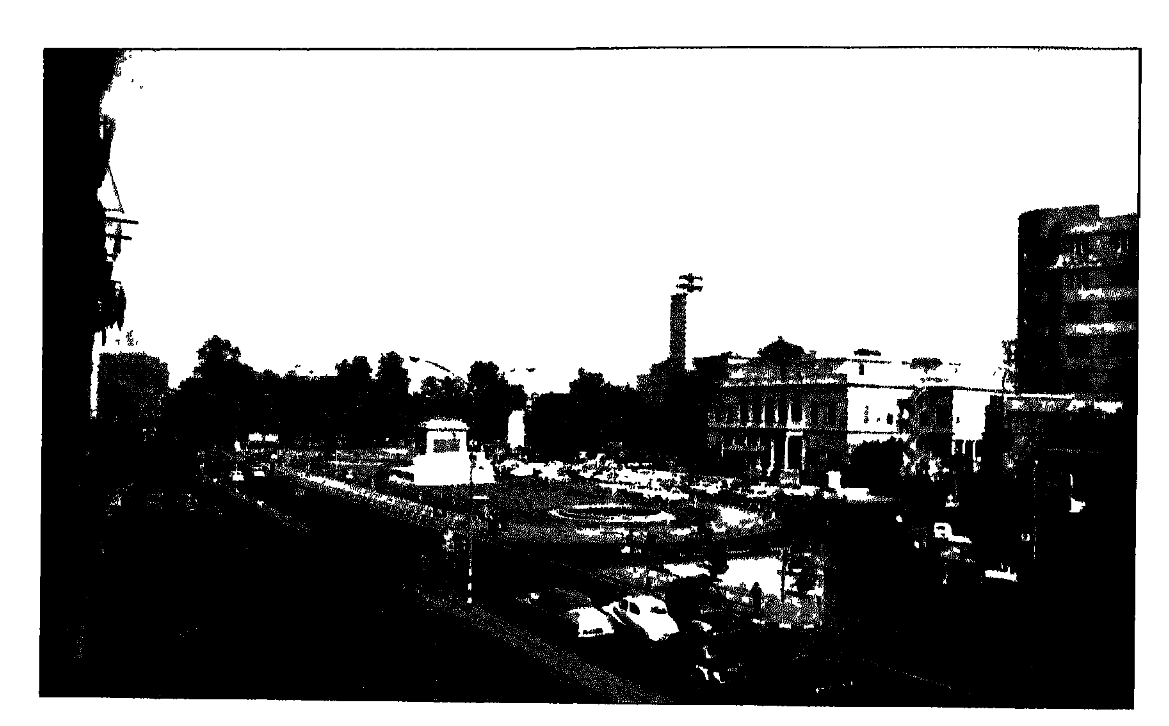
◄ تأثر المعمار بالطرز الأوربية في قاهرة إسماعيل.



العمارة الشرقية ـ شارع اللقاني ـ روكسي ، مصر الجديدة.



مدينة نصر ـ الكتل الخرسانية وتوحيد المعمار.



دار الأوبرا القديمة وميدان إبراهيم باشا قبل احتراقها.



دار الأوبرا الجديدة ـ الجزيرة



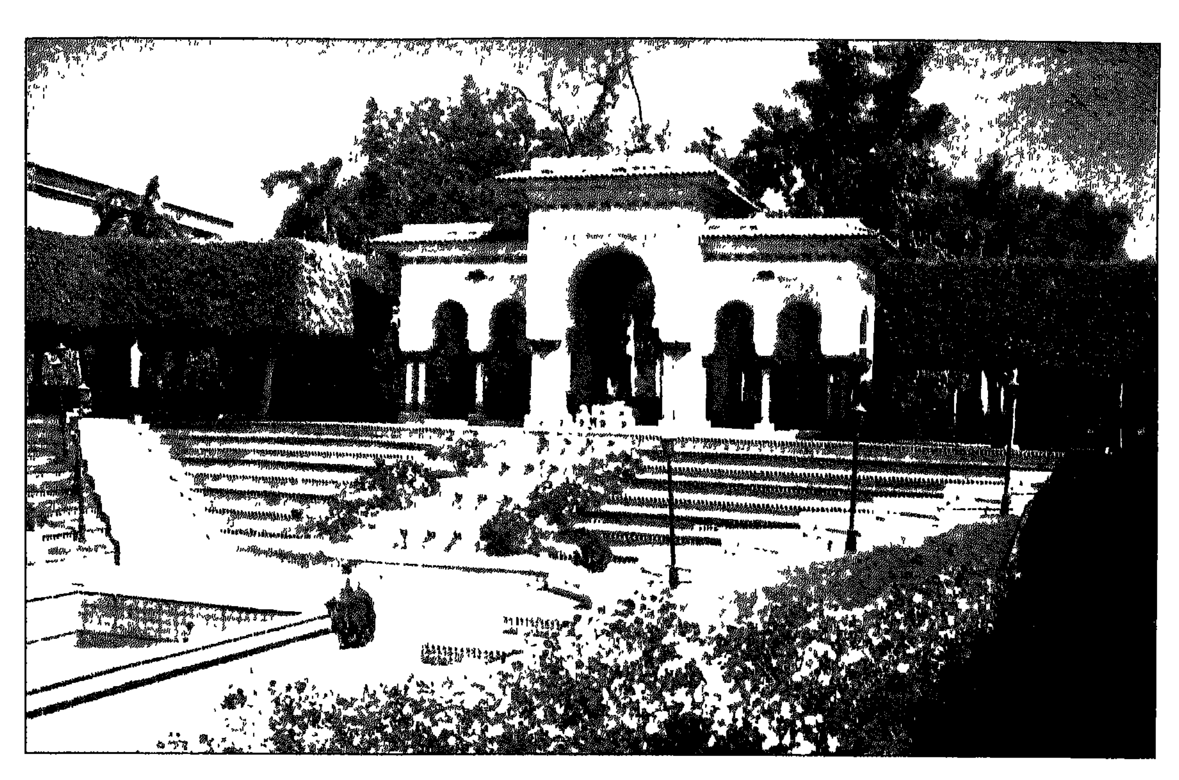
شارع الهرم في بداياته (نهاية القرن ١٩).



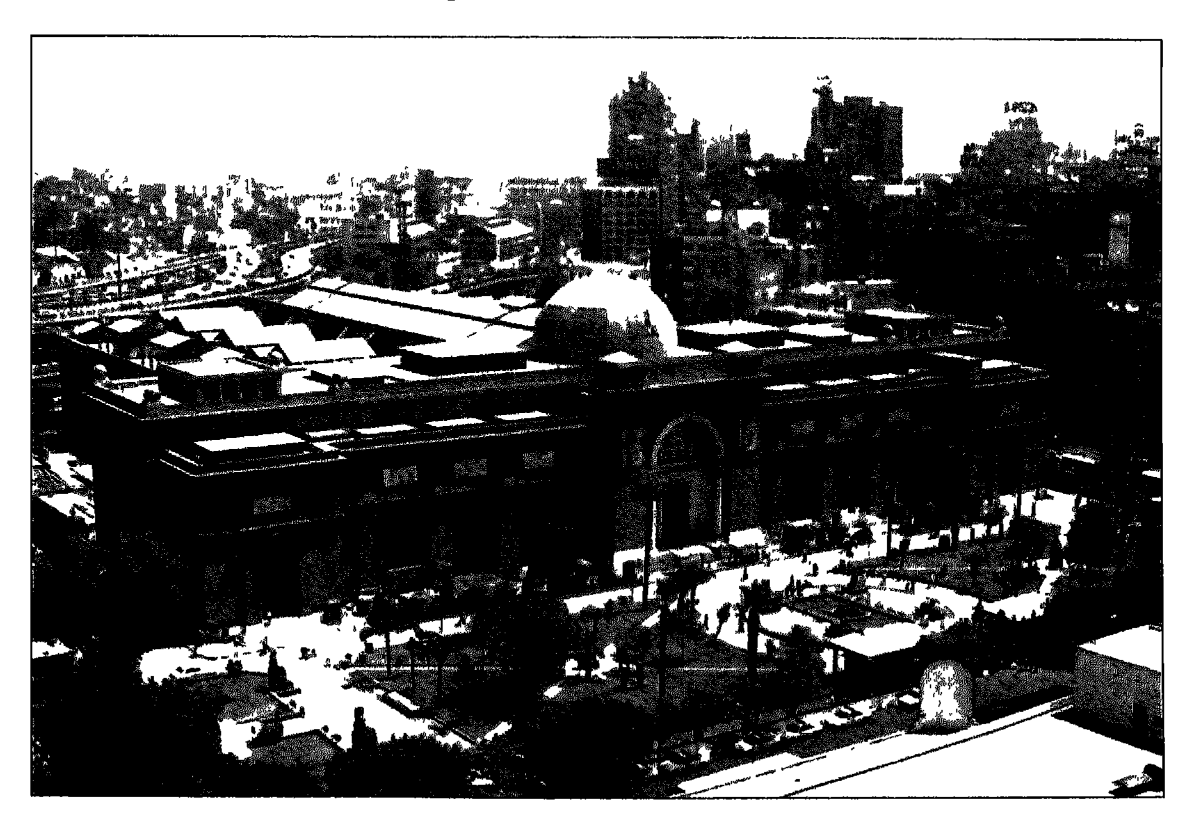
نيل القاهرة بين البنايات الحديثة والترويح في الحدائق.



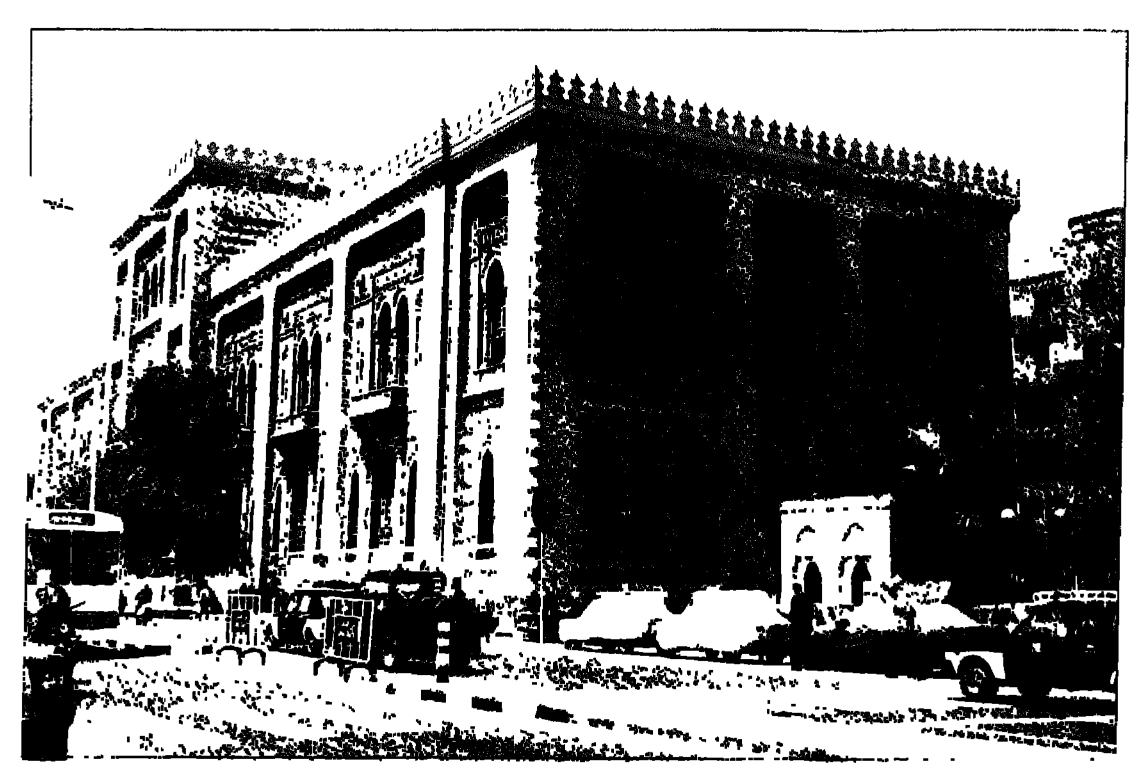
التخطيط النجمي : قصر سكاكيني يتوسط مركز النجمة ـ الظاهر.



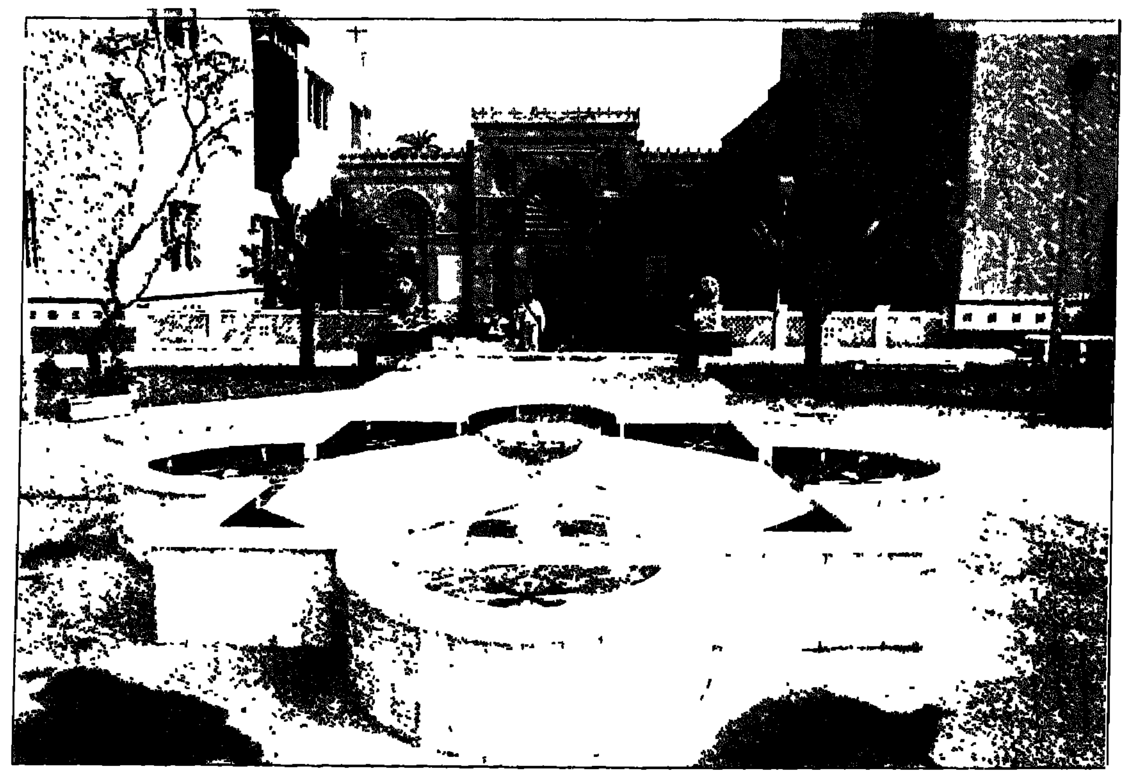
حديقة الأندلس ـ تحفة حدائق الترويح بالجزيرة.



المتحف بالمصري ـ ميدان التحرير.



المتحف الإسلامي

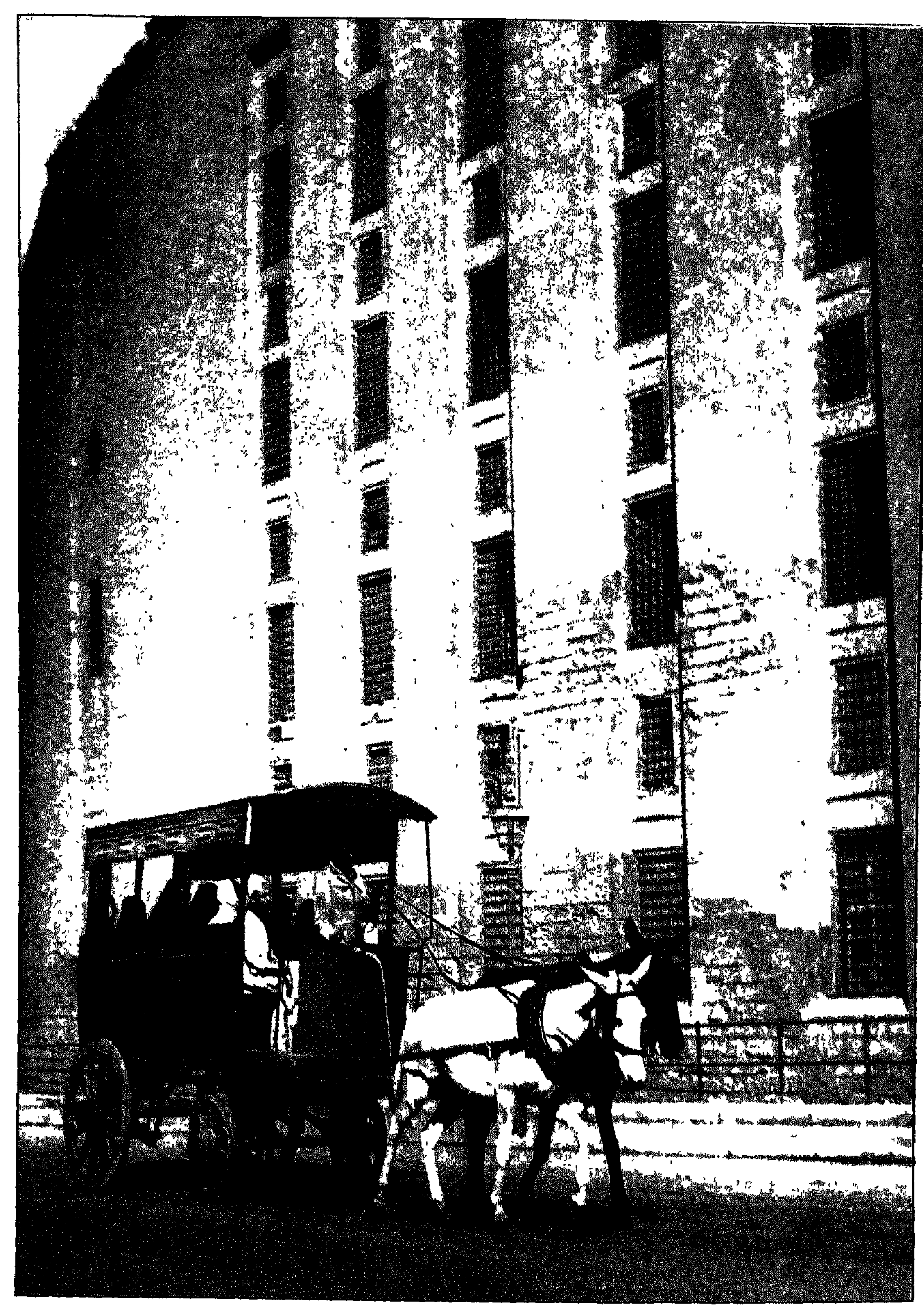


المتحف القبطي

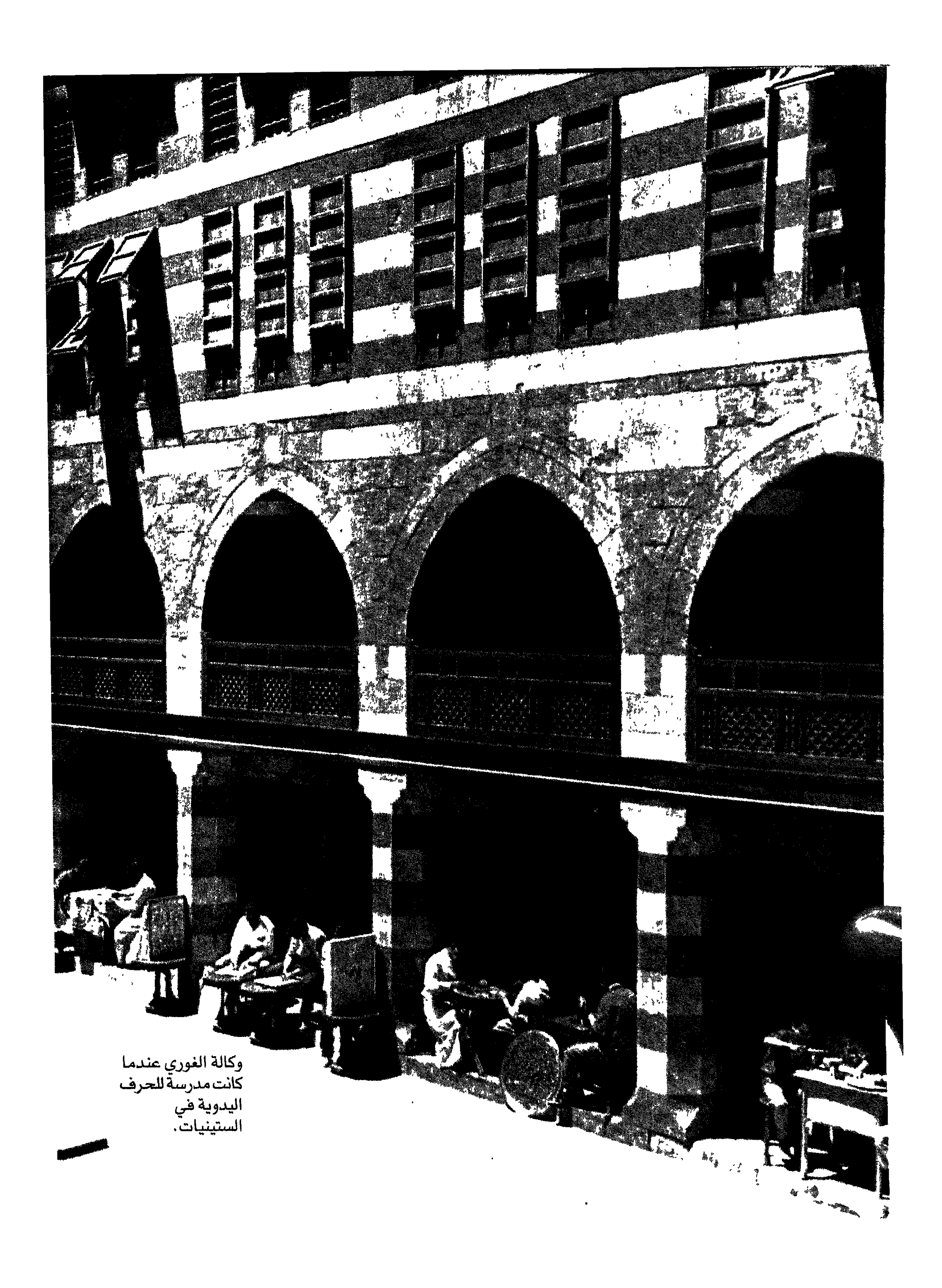
(متحفان يحكيان حضارة مصر الروحية)



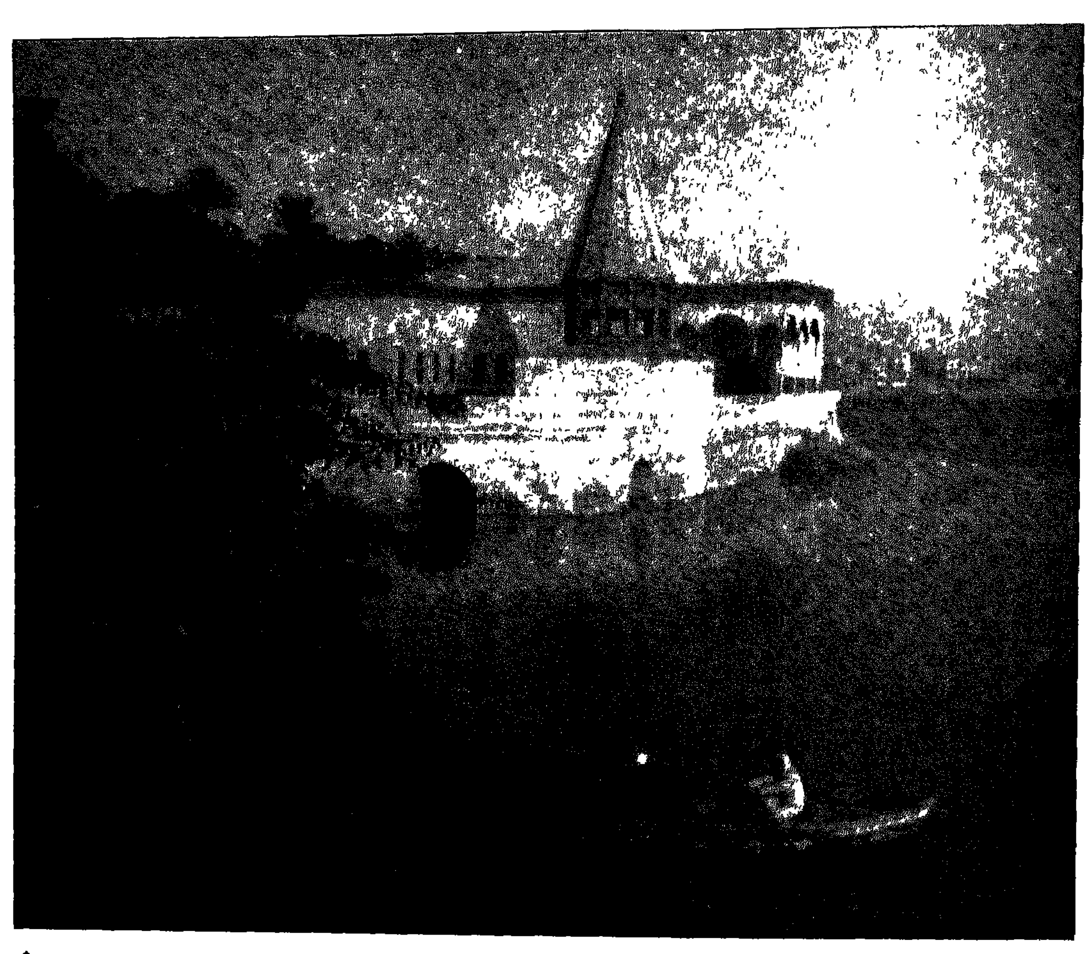
تنسيق شوارع وسط البلد ـ شارع البورصة.



ترام سوارس عند جامع السلطان حسن في مطلع القرن ٢٠.
وسيلة نقل عامة تجرها البغال والحمير.



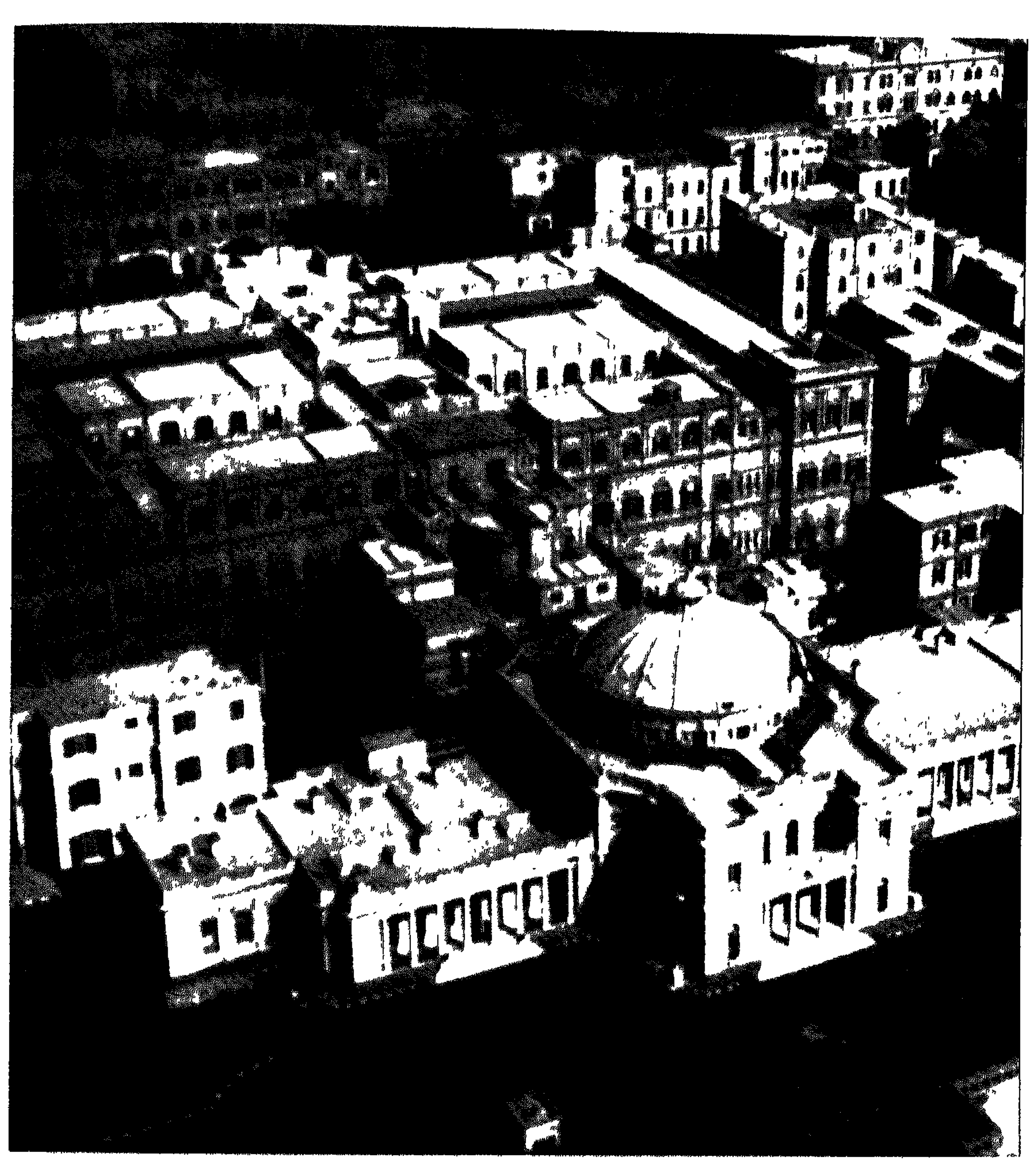
وكالة الغوري عندما
كانت مدرسة للحرف
اليدوية في
الستينيات.



▲ مقياس النيـــل وقصــر المانسترلي في جنوب جزيرة الروضة.



◀ سبيل كُتّاب قايتباي (١٤٧٩م) أول بناء في القاهرة يجمع بين السبيل والكُتّاب.



المجالس المصرية

[illegible]

فهرس الموضوعات

فهرس الخرائط

رقم الخريطة		رقم الصفحة
١ - ١	نمو القاهرة حتى القرن الثامن عشر	١٦
١ - ٢	الأوصاع الطبيعبة والعمرانية في منطقة القاهرة الكبرى منذ عشرة آلاف سنة	١٨
١ - ٣	تأثير التضاريس على توجيه العمران ـ نموذج من غرب مدينة نصر	٢٣
١ - ٤	القاهرة في عصر الخديو إسماعيل (١٨٦٩)	٢٨
١ - ٥	جنوب وسط القاهرة · نماذج من خطط عمران القاهرة	٣٠
١ - ٦	عمران شبرا وروص الفرج في العشرينيات من القرن العشرين	٣٢
١ - ٧	عمران شبرا وروض الفرج في التسعينيات من القرن العشرين	٣٣
١ - ٨	نمو العمران بين مصر الجديدة والزيتون ما بين ١٩٣٠ - ١٩٩٥	٣٧
١ - ٩	نمو القاهرة في قرن (١٩١٠ - ١٩٩٥)	٤١
١ ـ ١٠	مدينة المقطم - الإمام الشافعي : اختلاف أغراض العمران	٤٥
١ - ١١	المخطط الشبكي في وسط القاهرة المركزية	٥٠
١ - ١٢	خطة الشوارع والأزقة والعطوف	٥١
١ - ١٣	المخطط الشبكي ومخطط الدوائر المتقاطعة في وسط القاهرة	٥٢
١ - ١٤	نموذج «كليشيه» المخطط العمراني الحديث	٥٣
٢ - ١	حلوان في العشرينيات	٥٦
٢ - ٢	تداخل الصناعة مع السكن والزراعة في منطقة حلوان	٥٧
٢ - ٣	توريع عشوائيات القاهرة الكبرى	٦٧
٢ - ٤	عشوائيات منشأة ناصر على منحدرات الجبل الصعبة	٦٨
٢ - ٥	كثافة مفرطة للسكن في دار السلام وإسطبل عنتر	٧٠
٢ - ٦	المدن الحديدة حول القاهرة	٧٧
٢ - ٧	شبرا الخيمة والتداخل السكني والعشوائي والصناعي	٨٩
٣ - ١	منطقة الفسطاط / إسطبل عنتر في العشرينيات من القرن العشرين	٩٧
٣ - ٢	المخطط الأثري للفسطاط	٩٩
٣ - ٣	الفسطاط من القرن الثامن إلى القرن الحادي عشر	١٠٢
٣ - ٤	بنية القاهرة الفاطمية	١١٠
٣ - ٥	التوزيع المكاني لوظائف القاهرة الرئيسية في القرن الثامن عشر	١١٩
٣ - ٦	القاهرة كما ظهرت في الخريطة المشهورة للحملة الفرنسية	١٢١

فهرس الأشكال

المصادر والمراجـع

مصادر عربية ومترجمة

ما أكثر الكتب والمقالات والبحوث بكل اللغات عن القاهرة سواء عن تاريخها وحاضرها ومشكلاتها. وقد اقتصرت هنا على ما رجعت إليه وما استندت إليه من نصوص أفادتني في تفسير ظاهرة أو عارضتني في رأي أو فكر حر لإعطاء القارئ الكريم صورة موضوعية عن قاهرتنا العزيزة علينا جميعا.

أحمد خالد علام، يحي عثمان شديد، ماجد المهدي. «تجديد الأحياء» ـ نشر مكتبة الأنجلو القاهرة ١٩٩٧

إرمان ورانكه «مصر والحياة المصرية في العصور القديمة» ترجمة عبد المنعم أبو بكر ومحرم كمال ـ نشر إدارة الثقافة بوزارة المعارف العمومية ـ القاهرة (بدون تاريخ ـ غالبا أوائل الخمسينيات)

ابن بطوطة: (أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي): «تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار» المكتبة التجارية الكبرى ـ القاهرة ١٩٥٨

ابن حوقل، ابو القاسم: «صورة الأرض» مكتبة الحياة ـ بيروت ١٩٧٩.

ابن الوزان، الحسن محمد (ليون الإفريقي): «وصف إفريقيا» ترجمة عن الفرنسية ـ عبد الرحمن حميدة ـ منشورات جامعة الإمام محمد ـ الرياض ١٩٧٩.

الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء: انظر المصادر الإحصائية

المجالس القومية المتخصصة: «ملامح ثروة مصر الأثرية والسياحية» القاهرة ١٩٩٣.

المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي: «المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار» مكتبة إحياء علوم الدين ـ الشياح ـ لبنان (د/ت).

سرجنت ر. ف: «المدينة الإسلامية» ـ مقالات مختارة من حلقة التدارس بمركز الشرق الأوسط، كلية الدراسات الشرقية، جامعة كمبردج ـ ترجمة أحمد محمد تعلب ـ نشر اليونسكو ـ السيكومور / فجر ١٩٨٣.

شحاتة عيسى إبراهيم: «القاهرة» ـ سلسلة الألف كتاب رقم ١٨٤ ـ دار الهلال ـ القاهرة (بدون تاريخ ـ غالبا أواخر الخمسينيات)

عباس الطرابيلي: «شوارع لها تاريخ» الدار المصرية اللبنانية ـ القاهرة ١٩٩٧.

عبد العال الشامي: «مدن مصر وقراها عند ياقوت الحموي» الجمعية الجغرافية الكويتية بجامعة الكويت ١٩٨١.

عبد اللطيف البغدادي: «الإفادة والاعتبار في الأمور المشاهدة والحوادث المعاينة بأرض مصر» (المعلومات التي أوردتها في هذا الكتاب عن البغدادي هي نقلا عن كراتشكوفسكي جزء أول، وعن نقولا زيادة).

عبد الله يوسف الغنيم: «جغرافية مصر من كتاب الممالك والمسالك عن أبي عبيد البكري» مكتبة دار العروبة للنشر ـ الكويت ١٩٨٠.

عزة سليمان وشنودة سمعان : «التوسع الحضري ومشكلة الإسكان في مصر» ـ في منشورات «ندوة النوسع الحضري»ـ معهد التخطيط القومي ـ القاهره ١٩٨٨ .

علاء سليمان الحكيم. «ظاهره التحضر ونمو المدن» في منشورات ندوة التوسع الحضري ـ معهد التحطيط القومي ـ القاهرة ١٩٨٨

علماء الحملة الفرنسية على مصر : «وصف مصر» ترجمة زهير الشايب ـ مكتبة الخانجي بالقاهرة ـ الأحراء. ١ ـ٨ سنوات ١٩٨٠ ـ ١٩٨٣ ـ دار الشايب للنشر ، حزء٩ـ١٠ ، القاهره ١٩٨٦ ـ ١٩٩٢ .

علي بهجت : «قاموس الأمكنة والبقاع التى برد ذكرها في كتب الفتوح» ـ نشر شركة طبع الكتب العربية ـ القاهرة ١٩٠٦

علي مبارك : «الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة» ـ طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب ـ القاهرة ـ الجزء الأول ١٩٨٠ الجزء ١١ سنة ١٩٩٤

كراتشكوفسكي ، إجناطيوس بوليانوفتش . «تاريح الأدب الجغرافي العربي» ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم ـ لجنة التأليف والترجمة والنشر ، الإدارة الثقافيه ـ جامعة الدول العربية ـ القاهرة ١٩٦٣ .

محافظة القاهره : «نشرة القاهرة ٢٠٠٠» ـ المركز العام لمعلومات شبكات ومرافق القاهرة ١٩٩٩

محافظة القاهرة نشره الإدارة العامة للخطه والمتابعه ١٩٩٧

محمد السيد غلاب : «السكان» في كتاب «جغرافيه مصر» إصدار المجلس الأعلى للثقافة ـ القاهرة ١٩٩٤

محمد رمزي : «الجغرافية التاريخية لمدينة القاهرة» ـ مجلة العلوم السياسية ـ السنه التاسعة ـ المجلد الخامس .

محمد رمزي : «القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى ١٩٤٥ـ نشر دار الكتب المصرية ١٩٥٣ (قسم١) و ١٩٥٤ ـ ١٠٦٣ (القسم ٢)

محمد رياض: بمناسبة العيد الألفي للمدينة : «القاهرة، دراسة تمهيدية» حوليات كلية الآداب جامعة عين شمس العدد ١٢ سنة ١٩٦٩ .

محمد رياض : «القاهرة ـ المشكلات العامة للمدينة والعاصمة» مجلة الطليعة الشهرية (كانت تصدر عن دار الأهرام) عدد ٧ السنة الثامنة يولية ١٩٧٢

محمد رياض . «الجغرافيا وتخطيط الأقاليم الإدارية في مصر» فى كتاب الجغرافيا والمجتمع» إصدار كلية الآداب بجامعة الإسكندرية ـ دار المعرفة الجامعية ١٩٩٠ .

محمد رياض . هل يمكن إنقاذ أوتوستراد الإسماعيلية؟ «مجلة جمعية المهندسين المصرية» مجلد ٣٢ عدد ٣ لسنة ١٩٩٣ .

محمد رياض: تقسيم إداري جديد لمصر «ندوة الأقسام الإدارية ـ المجلس الأعلى للثقافة» ـ القاهرة ١٩٩٩

محمد رياض . « السكن العشوائي في جمهورية مصر وحالة القاهرة الكبرى بشيء من التفصيل» ـ ندوة السكن العشوائي ـ المجلس الأعلى للثقافة ، القاهرة ، مارس ٢٠٠٠ (تحت الطبع)

محمد رياض : ٢٠ بحثًا وندوات منشورة في جريدة الأهرام. صفحة العمران وصفحة قضايا وآراء منذ ١٩٨٥ وإلى الآن حول المشكلات التي تعاني منها القاهرة مثل القاهرة تحت الحصار (١٦ـ ٥ـ١٩٩٥)، حول نقل العاصمة السياسة (ندوة جمعية المهندسين المصرية ديسمبر ١٩٩٧)، حول مشكلات المرور (عدة مقالات)، ماذا نحن فاعلون بميدان الأزهر؟ (٢٠ـ١ـ٩٧)، هل يحل النفق مشكلة المرور في شارع الأزهر؟ (١٥ـ٥ـ٩٨)، دراسة ضرورة تغيير الأقاليم الإدارية في مصر (٢٣ـ٣ـ٩٨)، القاهرة بالطول والعرض (١٨ـ٧ـ٩٩)، العاصمة تريد حلا (٢٣ـ١٠ـ٩٨)، المياه الباطنية تهدد القاهرة الفاطمية (٢٩ـ١ـ٩٩)

وتأملات في المسألة السكانية في مصر والقاهرة (١٨-٨-٩٩)، كوبري ٦ أكتوبر (١٤-١٠-٩٩)، التنمية القاتلة في حلوان (٣١-١٠-٩٩)، لاظ أوغلي الجديد (٢٦-٤-٩٩)، رؤية لحل مشكلات التكدس في القاهرة ومركزيتها (١٦-٦-٢٠٠٠)، شارع الجلاء ومحطة الترجمان (٣-١٠-٢٠٠٠) وغير ذلك وقد أشرت إلى بعض منها في نص وهوامش هذا الكتاب.

محمد سمير مصطفى وعزه سليمان. «مستقبل التوسع الحضري في مصر وأثره على البيئة» في منشورات ندوة التوسع الحضري، معهد التخطيط القومي - القاهرة ١٩٨٨

معهد التخطيط القومي «تقارير التنمية البشرية السنوية» ١٩٩٤، ١٩٩٥، ١٩٩٦.

ممدوح الولي. «سكان العشش والعشوائيات» - نشرة نقابة المهندسين - القاهرة ١٩٩٣

نقولات زياده «الجغرافية والرحلات عند العرب» دار الكتاب اللبناني - بيروت ١٩٦٢.

وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية:

التقرير الوطني المقدم لمؤتمر الأمم المتحدة الثاني للمستوطنات البشرية (قمة المدن) في إسطنبول

وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية: «مبارك والعمران» (د/ت - ١٩٩٩).

وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية: «أطلس القاهرة الكبرى» الهيئة العامة للتخطيط العمراني - مركز التخطيط العمراني للقاهرة الكبرى - القاهرة ٢٠٠٠.

المصادر الإحصائية والرقمية : نشر الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

- الكتاب الإحصائي السنوي ٩٢ - ١٩٩٨. يونية ١٩٩٩.
- النتائج الأولية للتعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت لعام ١٩٩٦ محافظة القاهرة.
- النتائج الأولية للتعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت لعام ١٩٩٦ محافظة الجيزة.
- التعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت ١٩٩٦ «النتائج التفصيلية لتعداد المنشآت (١) إجمالي الجمهورية (٢) محافظة القاهرة (٣) محافظة الجيزة.
- تقدير المشتغلين (١٥-٦٥ سنة) حسب نوع القطاع الذين يعملون فيه في الجمهورية (حضر وريف) النتائج السنوية لدورتي ١٩٩٧.
- تقدير المشتغلين بأجر (١٥-٦٥ سنة) حسب أقسام النشاط والنوع بكل محافظة. النتائج السنوية لدورتي ١٩٩٧.
- تقدير المشتغلين بأجر (١٥-٦٥ سنة) حسب نوع القطاع الذين يعملون فيه.
- إحصاء العاملين المدنيين بالحكومة والقطاع العام وقطاع الأعمال العام عن الحالة ١/١/١٩٩٦ - إصدار يولية ١٩٩٧.
- إحصاء العاملين المدنيين بالحكومة والقطاع العام وقطاع الأعمال العام حسب فئات السن والنوع بكل محافظة - دورة ١٩٩٧
- تقدير المشتغلين حسب الحالة التعليمية والنوع بكل محافظة - دورة ١٩٩٧.
- تقدير المتعطلين (١٥-٦٤ سنة) حسب فئات السن والنوع بكل محافظة - دورة ١٩٩٧.
- تقدير المتعطلين (١٥-٦٤ سنة) حسب الحالة التعليمية والنوع بكل محافظة - دورة ١٩٩٧.
- تقدير المشتغلين حسب الحالة التعليمية والنوع بكل محافظة.

القاهرة

نسيج الناس في المكان والزمان
ومشكلاتها في الحاضر والمستقبل

القاهرة: ٨ شارع سيبويه المصرى - رابعة العدوية - مدينة نصر
ص.ب: ٣٣ البانوراما - تليفون: ٤٠٢٣٣٩٩ - فاكس: ٤٠٣٧٥٦٧ (٢٠٢)
بيروت: ص.ب: ٨٠٦٤ هاتف: ٣١٥٨٥٩ - ٨٠٧٢١٣ - فاكس: ٨١٧٧٦٥ (٩٦١)